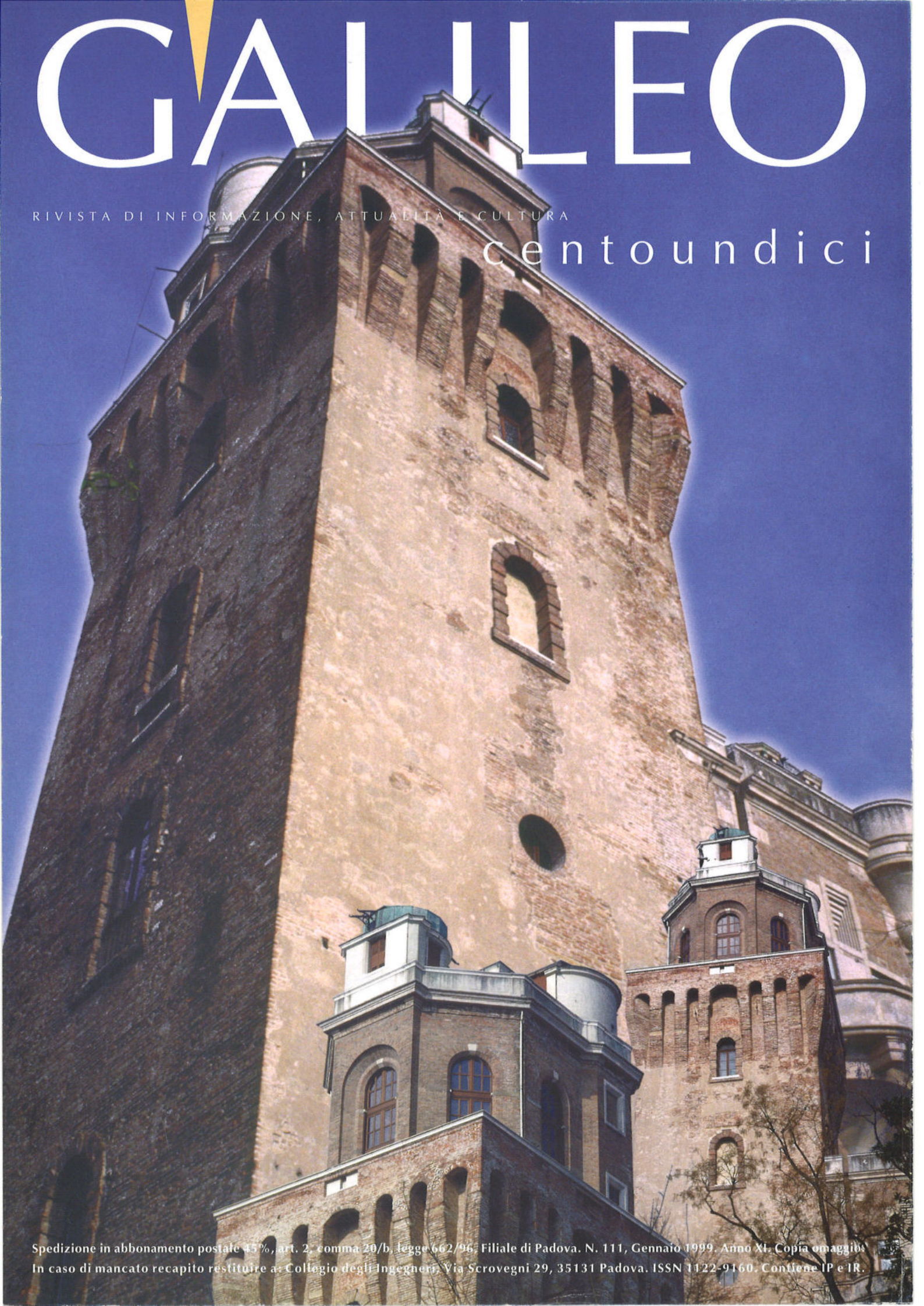


GALILEO



RIVISTA DI INFORMAZIONE, ATTUALITÀ E CULTURA

centoundici

Spedizione in abbonamento postale 45%, art. 2, comma 20/b, legge 662/96. Filiale di Padova. N. 111, Gennaio 1999. Anno XI. Copia omaggio.
In caso di mancato recapito restituire a: Collegio degli Ingegneri, Via Scrovegni 29, 35131 Padova. ISSN 1122-9160. Contiene IP e IR.

Ho un nuovo partner nel mio lavoro

Raab Karcher Servizio Energia ed il suo servizio di contabilizzazione di calore ed acqua, sono la soluzione più semplice e sicura per contare i consumi negli edifici dotati di impianti termici ed idrici centralizzati. La nostra azienda, leader europeo in questo settore, mette a disposizione di ingegneri e progettisti prodotti all'avanguardia per garantire ai propri clienti soluzioni e servizi di qualità per il comfort residenziale. Grazie ai sistemi per la contabilizzazione di calore ed acqua, negli edifici serviti da impianto centralizzato i condòmini possono controllare i propri consumi di calore ed acqua, pagare in base all'utilizzo, risparmiare mediamente il 20% sulle bollette finali e ricevere direttamente a casa un resoconto semplice e preciso che riporta i reali consumi.

contabilizzazione del calore

Grazie all'installazione dei ripartitori di calore doprimo®, per gli impianti verticali, o del contatore sensonic®, per gli impianti ad anello, e alla valvola termostatica su ogni calorifero di casa, si può rendere autonomo un impianto centralizzato senza alcuna opera muraria.



contabilizzazione dell'acqua

La contabilizzazione dei consumi idrici prevede l'installazione negli appartamenti dei contatori divisionali Raab Karcher, per una rilevazione esatta ed affidabile del consumo d'acqua calda e fredda in ambito domestico. I contatori sono facili e rapidi da installare, sono estremamente affidabili e non necessitano di manutenzione presentando un tasso di usura molto ridotto.



I prodotti e il servizio di
contabilizzazione
da un'unica azienda
per la tranquillità del vostro condominio.

Roma
Tel. 06.52207389 r.a. - Fax 06.52207567

Padova
Tel. 049.761833 - Fax 049.761766

Saronno (VA)
Tel. 02.96703955 r.a. - Fax 02.96704186

Torino
Tel. 011.5184068 - Fax 011.5184349

Reggio Emilia
Tel. 0522.325161 - Fax 0522.282323

internet: www.rkes.com/italy
e-mail: raab.karcher.rm@agora.stm.it

Per ulteriori informazioni rivolgetevi al
Numero Verde 800-662233

Editore Collegio degli Ingegneri della Provincia di Padova, Via degli Scrovegni 29, 35131 Padova, Telefono e Fax 049.875.6160 • **Direttore responsabile** Enzo Siviero • **Vice Direttori** Lucio Bonafede, Paolo Faccio, Rinaldo Pietrogrande, Giorgio Simioni • **Comitato di gestione** Paolo Mazzi, Giorgio Romaro, Giorgio Simioni, Attilio Siviero • **Responsabile per la zona dell'Alta Padovana** Giorgio Simioni • **Comitato di redazione** Enrico Albertoni, Guido Cassella, Enrico De Nadai, Paolo Foletto, Roberto Gori, Giuliano Marella, Giorgia Roviato, Alfredo Schiavo • **Collaboratori** Gian Luigi Burlini, Paola Busadori, Giovanni Cagnoni, Luigi Casalucci, Giorgio Clemente, Antonio Ereno, Giancarlo Ravagnan • **Relazioni esterne e diffusione** Giorgia Roviato • **Pubblicità, impaginazione, redazione** Queen's Srl, Via Paolotti 7, 35121 Padova, Telefono e fax 049.875.9328, e-mail: pariseda@gpnet.it • **Stampa** La Photograph, Via I. da Zara 8, 35020 Albignasego, Pd, Tel. 049.862.5690, Fax 049.862.5691 • Autorizzazione Tribunale di Padova n. 1118 del 15 marzo 1989 • Spedizione in abbonamento postale 45%, art. 2, comma 20/b, legge 662/96, Filiale di Padova • ISSN 1122-9160. **Avvertenze** La Direzione non si assume alcuna responsabilità per eventuali danni causati da informazioni errate. Gli articoli firmati esprimono solo l'opinione dell'autore e non impegnano in alcun modo né l'editore né la redazione. **Tutela della Privacy** Qualora siano allegati alla rivista, o in essa contenuti, questionari oppure cartoline commerciali, si rende noto che i dati trasmessi verranno impiegati a scopo di indagine di mercato e di contatto commerciale, ex D.L. 123/97. Si informano gli abbonati che il loro indirizzo potrà essere impiegato anche per l'inoltro di altre riviste o di proposte commerciali. È diritto dell'interessato richiedere la cancellazione o la rettifica, ai sensi della L. 675/96.



Norme per gli autori

Galileo pubblica articoli di ingegneria, architettura, legislazione e normativa tecnica, attualità, redazionali promozionali. L'approvazione per la stampa spetta al Direttore che si riserva la facoltà di modificare il testo nella forma per uniformarlo alle caratteristiche e agli scopi della Rivista dandone conferma all'Autore. La proprietà letteraria e la responsabilità sono dell'Autore. Gli articoli vanno inviati a: Redazione di *Galileo*, Via Paolotti 7, 35121 Padova, telefono e fax 049.875.9328, e-mail: pariseda@gpnet.it. I testi per la versione a stampa non devono superare i cinquemila caratteri e le cinque illustrazioni. Tutte le illustrazioni – anche le fotografie – devono essere fornite in originale e avere un'unica numerazione consecutiva. Bibliografia e note vanno riportate con numerazione progressiva seguendo l'ordine di citazione. Un breve curriculum professionale dell'autore (circa 60 parole) può essere inserito alla fine dell'articolo e comparirà nella stampa. Le bozze di stampa vanno restituite entro tre giorni dall'invio. Gli Autori ricevono a titolo gratuito tre copie della rivista, ulteriori copie o estratti possono essere richiesti a pagamento – al momento dell'inoltro del dattiloscritto – a Redazione di *Galileo*, Via Paolotti 7, 35121 Padova, tel&fax (049) 8759328, e-mail: pariseda@gpnet.it.

Piazza Garibaldi ... Padova ancora?

Enzo Siviero

2

Architettura moderna a Padova

A cura di Cristina Sartori

4



In pericolo le architetture di Carlo Scarpa

Franco Posocco

6

Barcellona. Una capitale europea

Brunella Frusciante

8

Ma che strano animale

A cura di Rinaldo Pietrogrande

10

L'Archivio storico di Cittadella

A cura di Francesca Emma

13

Mille anni di storia al museo della Specola

A cura di Caterina Boccato

14

Un ponte sull'Adige. Studi preliminari

Anna Pozza

18

Acciaio per il Design. Una breve storia

Gaetano Ceschia

20

Orfeo Minore

Giorgio Caproni e la poesia dell'assenza

A cura di Rinaldo Pietrogrande

24

Rassegna stampa

A cura di Francesca Emma

27

In libreria

28

La «Finestra sui Geometri»

A cura di Alessandro Bertin

30





Enzo Siviero

PIAZZA GARIBALDI ... PADOVA ANCORA?

A

lcuni anni or sono, per i tipi dell'Editoriale Programma, uscì il volume **Padova '900**, pregevole contributo alla collana «Il passato per il presente». In esso Giuseppe Toffanin corredeva con un gustoso racconto le immagini di un fotografo padovano, Luigi Turola, che aveva la sua attività – durata una cinquantina d'anni – in via Roma.

Le vecchie fotografie, oggi insostituibile fonte di identità di ogni cittadino padovano, mostrano i volti di coloro che hanno vissuto la città prima di noi: artigiani, passanti incuriositi e ignoti «industrianti» (immaginifico aggettivo che indicava un mestiere indefinito) si alternano a notabili, docenti universitari e aristocratiche dame, così come eleganti palazzi convivono accanto a ignobili tuguri.

Lontani dal voler giudicare in questa sede le vicende umane e politiche che hanno segnato il volto di Padova nell'ultimo secolo, ciò che ci preme sottolineare è il grande cambiamento che negli ultimi cento anni è avvenuto nella nostra città. I tuguri sono oggi eleganti «occhi di portico», molti corsi d'acqua sono tombinati in nome dell'igiene e della sicurezza e la stessa automobile, che l'ha fatta da padrona nel ridisegno della topografia padovana, viene ora sfrattata dall'estesa pedonalizzazione.

Fu l'insopprimibile rimpianto per il passato, che ci fece apprezzare il trovare impressi nella ripavimentazione della zona del centro, alcuni anni fa, gli antichi limiti di case, palazzi e chiese. Fu saggia decisione a nostro avviso il voler far rivivere, grazie ai catasti storici, la dimensione dell'antico borgo medioevale. Ed era qualcosa di simile che ci aspettavamo nel veder porre mano alla ripavimentazione di piazza Garibaldi.

Il disvelamento del cantiere ha invece mostrato un intervento anonimo che poco di significativo ha aggiunto a quel crocevia di stili che umilia la già tanto violata porta Altinate. Nessun presupposto storico, nessuna citazione *nostra* ma neppure nessuna invenzione di stampo odierno. Un intervento di pura *utilitas* in cui l'obiettivo della – presunta – funzionalità ha prevalso su ogni altro aspetto. Banale serialità. In questa «nuova» piazza Garibaldi, sono assenti sia la Padova antica che la Padova moderna. Questo luogo non ci appartiene e non essendo *nostro* non ci dà alcuna emozione.

Quali sono i cittadini che, nelle foto che li racconteranno ai loro pronipoti, saranno seduti in quelle esigue panchine, fredde d'inverno e roventi d'estate? Come saranno tra qualche anno quegli alberi a foglia caduca già ora stretti nella pietra? Quante persone anziane inciamperanno in quel labirinto pedonale?

Se l'obiettivo era sfrattare i bighelloni e gli stralunati che frequentavano le precedenti e più invitanti panchine in legno speriamo si sia colto nel segno.

Ai progettisti formuliamo l'invito a raccontarci in queste pagine le linee di pensiero che li hanno sorretti in queste scelte. •



«... come pure muta il tratto tra l'Arena e piazza Garibaldi che viene raggiunta, questa, distruggendo il vecchio ponte della Stua e demolendo più avanti le carceri di S. Matteo. Tutta la via viene poi ricostruita secondo le nuove tipologie edilizie (casa d'angolo in particolare), e un nuovo linguaggio architettonico legato in gran parte al tardo eclettismo e in parte a un diciamo pure abbastanza modesto liberty padovano»

Da: Mario Universo, *Padova, il volto della città*, Editoriale Programma, Padova 1987.

Piazza
de Noli



«Tra le manomissioni più gravi ... la demolizione delle casette fino a porta Altinate, tra Naviglio e piazza Garibaldi, sostituite dal voluminoso palazzo dei Noli costruito arbitrariamente in deroga alle disposizioni del piano regolatore ...»

Da: Mario Universo, *Padova, il volto della città*, Editoriale Programma, Padova 1987.



ARCHITETTURA MODERNA A PADOVA

**Confrontarsi
con la tradizione
per migliorare
la qualità**

**Riflessioni dall'incontro
con il Soprintendente ai Beni
Architettonici e Ambientali
per il Veneto Orientale
arch. Guglielmo Monti
a cura di Cristina Sartori**



Tutela e progettazione. Due poli che in passato già molte volte si sono scontrati, e che nell'arco del Novecento hanno prodotto episodi architettonici nella città di Padova dagli esiti non sempre felici.

Va detto in premessa che se da un lato l'architettura ritenuta «moderna» – del Novecento – non è mai stata oggetto di seria tutela in quanto ritenuta in un certo qual modo «debole» rispetto alla tradizione architettonica storica, è vero anche che le avanguardie architettoniche d'inizio secolo hanno più volte premuto per una totale cancellazione del tessuto urbanistico storico a favore della creazione di una nuova città, la «Città Moderna».

Fatte queste due doverose premesse ecco spiegata la posizione delle Soprintendenze che più e più volte si sono schierate contro la nuova progettazione, la quale nonostante gli sbancamenti effettuati nel primo dopoguerra – basti ricordare lo sfondamento di via Luca Belludi, o più tardi gli interramenti dei corsi fluviali e la demolizione del quartiere Santa Lucia – ai danni di molte testimonianze di architettura storica minore, ha in ogni modo creato episodi di «architettura moderna» che sono divenuti parte integrante del tessuto urbanistico di Padova a dispetto delle posizioni di totale distacco dalla tradizione storica da cui erano partite.

Alla fine del Novecento, secolo in cui *molto anzi moltissimo* è stato edificato, ma – secondo l'opinione di Guglielmo Monti – *poco* è invece stato costruito, è doveroso soffermarsi a riflettere sul perché, nonostante le avanguardie e nonostante gli episodi architettonici di «rottura», la tradizione del centro storico non solo ha saputo resistere, ma ha a sua volta assorbito anche le produzioni architettoniche «moderne», sino a farle divenire esse stesse «tradizione».

La città di Padova dunque non ha voluto rinunciare alla sua *facies* architettonica, e le realizzazioni moderne non sono state in grado di sottrarsi a questa sua influenza.



Due domande a Guglielmo Monti

La tendenza del prossimo secolo – forse sarebbe troppo lungimirante parlare di Millennio – deve però prendere atto di questa situazione per andare avanti.

A questo punto la domanda è quale sarà il futuro della nuova progettazione, in un tessuto urbanistico che ormai ha ben poco da dare. Qui sta la nuova impronta che vuole dare la Soprintendenza ai criteri di tutela: non più antitesi, ma dialogo. Una tendenza già messa in luce dagli orientamenti ministeriali i quali hanno intrapreso la nuova direzione in materia di Paesaggio e di Arte e Architettura Moderna. La salvezza del paesaggio italiano, va fatta con una qualificazione dell'architettura nuova.

La tutela dei centri storici, che negli ultimi anni si è più avvicinata a una sorta di ghettizzazione, deve essere superata integrando anche i centri storici nell'architettura in corso in quanto parte sostanziale del paesaggio in cui si sta vivendo.

Per quanto riguarda l'esempio specifico di Padova appunto la Soprintendenza si è già mossa in questa direzione con un lavoro di schedatura iniziato nel 1996 di circa 150 edifici moderni, che a tutti gli effetti sono stati riconosciuti esempi di alta qualità progettuale.

Alcuni esempi: il palazzo della Cassa di Risparmio di Daniele Donghi, risalente ai primi del Novecento, che già si poneva come architettura moderna rispetto alla tradizione storica che proprio nella vicina Cappella degli Scrovegni manifestava tutto il suo vigore. Vigore ribadito nella prosecuzione di Gio Ponti: trent'anni dopo sono stati riproposti il medesimo basamento, la stessa ripartizione dei fori, seppure tradotti in un linguaggio più moderno e più «pulito». Ecco che l'intervento di Gio Ponti si schierava nella direzione di un dialogo tra le due architetture. E come lui altri grandi architetti «moderni» hanno ripreso il filo di una tradizione che si manifestava come preponderante alle spinte della modernità seppure rivisitandoli con accenti e stili del tutto personali, come Eugenio Maestri nella Loggia Amulea, Camillo Boito nel Museo Civico di Piazza del Santo, Alessandro Peretti nel maestoso Foro Boario in Prato della Valle, Guido Fondelli nella parte posteriore del Palazzo del Bo, solo per citarne alcuni, e più avanti Duilio Torres nel Supercinema, fino al Bonservizi di Quirino di Giorgio che, forse unico, tenta nuovamente una rottura con la tradizione, con i suoi volumi senza volto. Rompere con la tradizione, dunque, ma soprattutto proporre un linguaggio nuovo dettato dalle nuove esigenze urbanistiche e architettoniche.

E da qui al discorso relativo al traffico, figlio esemplare del Novecento, il passo è breve. •

Viabilità e preesistenze: conflitto o coesistenza?

Il problema sta a monte: la città di Padova non fu certo ideata per sostenere la mole dei trasporti che si è andata moltiplicando in maniera esponenziale specialmente nel corso del secolo che sta per finire; è indiscutibilmente necessaria una trasformazione, poiché è necessaria altresì la coesistenza delle due cose. Nell'ultimo secolo, forse c'è stato poco sforzo nella progettazione, che poco attenta non sempre ha tenuto conto del fatto che forse proprio a essa compete adeguarsi a una realtà che non li poteva prevedere. A una tradizione architettonica e urbanistica non ha corrisposto un'effettiva tradizione di progettazione.

Il progetto del tram come si inserisce in questa dicotomia?

Il tram serve. Serve perché è forse l'unico mezzo in grado di svuotare la città dall'enorme flusso di traffico che la sta soffocando. È ovvio che ci vuole una progettazione adeguata con particolare attenzione alla collocazione delle fermate e alle conseguenze stesse del mezzo, come ad esempio il problema delle vibrazioni. La direzione del dialogo tra tutela e nuova progettazione in questo caso pare essere l'unica via.

IN PERICOLO LE ARCHITETTURE

Franco Posocco

Lo scorso dicembre dalla cronaca locale dei giornali veneziani si poteva apprendere che nelle (incustodite) sedi espositive della Biennale d'Arte Contemporanea ai giardini di Castello si erano sistemati alcuni «barboni»; questi, per meglio difendersi dal freddo, vi avevano prodotto sfregi e devastazioni; si diceva anche di alcuni danni sofferti dal padiglione del Venezuela, progettato, ancora negli anni '60, da Carlo Scarpa, già logorato dalle intemperie.

La sensazione di disagio per lo stato di manutenzione di un contesto architettonico nel quale, assieme alla citata costruzione ve ne sono altre firmate da architetti famosi come Joseph Hoffmann (padiglione austriaco), Gerritt Rietveld (Olanda), Alvar Aalto (Finlandia), per fare qualche esempio, diventa angoscia se si ricorda che del maestro veneziano è andata a fuoco, già negli anni '70, la bellissima rivendita di libri e riviste, ora mestamente documentata dalle monografie.



Nel settembre 1998, portando alcuni amici a vedere la tomba-cimitero della famiglia Brion, costruita dal medesimo Scarpa a S. Vito di Altivole, già in vista dei colli di Asolo, mi fu fatto notare che i levigati calcestruzzi mostravano diverse fessurazioni con cadute di intonaco e ferri arrugginiti allo scoperto, mentre i particolari in legno, vetro e ottone, nonché le superfici a marmorino sembravano ormai sottoposti a notevole decadimento.

Nella piazzetta del paese, da poco ampliata proprio per consentire la sosta dei numerosi visitatori, assieme ad alcune automobili straniere vi erano due pullmann: uno pieno di studenti architetti della Danimarca, l'altro degli immanecciabili giapponesi, a testimoniare il crescente interesse che le realizzazioni di Scarpa suscitano nella cultura artistica contemporanea.

Le opere di Scarpa, per non dire della sua stessa esistenza, sembrano inseguite da un avverso destino, se si pensa al Negozio Olivetti in piazza S. Marco, irriconoscibile dopo il mutamento di destinazione, al Giardinetto angolare del Padiglione Italia (ancora presso la Biennale), ormai prossimo al crollo, alla sua prima abitazione in rio Marin, ove un ignaro inquilino subentrante, demolì l'arredamento originario per riportare l'edificio alla normalità.

Egli d'altronde, nel corso della sua attività, aveva continuamente allestito strutture effimere, quali le mostre e le esposizioni. Si pensi alle memorabili rassegne su Cima da Conegliano e su Arturo Martini, organizzate a Treviso per iniziativa di Giuseppe Mazzotti, al padiglione italiano all'Esposizione universale di Montreal, alle sistemazioni veneziane per il Palazzo Ducale e l'ala napoleonica, tutte costruzioni temporanee, quindi smontate dopo la conclusione dell'iniziativa; di esse ci restano solo immagini fotografiche e alcuni disegni progettuali dispersi e introvabili.

Anche a chi scrive è capitato di vedere presso uno dei bravi artigiani che lavorarono a realizzare le opere del Maestro, una seggiola in legno, un vero prototipo, dimenticata nell'angolo del laboratorio assieme ad alcuni campioni delle preziose «grate intrecciate» di massello esotico, mentre è noto che a Murano esistono nei depositi prove di vetri e molte altre sue «idee» grafiche assai fragili sono custodite negli arredamenti e in genere negli interni che egli realizzò in varie città per amici e committenti privati.

DI CARLO SCARPA



ve il dettaglio colto e raffinato, da mero elemento decorativo perviene sempre alla dignità dell'architettura e della spazialità.

Bisogna quindi diffondere l'appello lanciato recentemente dall'Ordine degli Architetti di Venezia in un incontro presso la Fondazione Querini Stampalia, anch'essa un «luogo scarpiano», e sensibilizzare l'intera opinione pubblica affinché, prima che sia troppo tardi, si proceda a ritrovare e inventariare tutto il materiale di disegni, immagini, modelli, campioni e progetti in genere, che ancor'oggi esiste.

Data la fragilità e la deperibilità delle realizzazioni di Carlo Scarpa, appare del pari indispensabile sottoporre a vincolo di tutela da parte del Ministero dei Beni Culturali tutte le sue opere, ovunque esse si trovino, in modo da sottrarle a modificazioni arbitrarie e a distruzione.

Alcune sono già protette, soprattutto a Venezia, altre sono custodite con amore, altre invece tra le più importanti, come la Banca Popolare di Verona o la villa Veritti di Udine, sono prive di qualsiasi salvaguardia.

Anche gli allestimenti museali residui, come quello di Castelvecchio a Verona, di Palazzo Abatellis a Palermo, degli Uffici a Firenze e del Correr a Venezia, vanno opportunamente conservati e dichiarati intangibili.

Parallelamente bisogna però poter avviare le indispensabili opere di manutenzione e di restauro, mentre con gli stessi disegni, gli stessi magisteri e, se possibile, gli stessi artigiani che un tempo lo realizzarono, sarebbe possibile ricostruire il sopra menzionato padiglione del libro alla Biennale.

Carlo Scarpa diffidava dai restauri (e dai restauratori), poiché sosteneva che anche l'architettura deve seguire un suo ciclo biologico; per questo bisogna porre molta attenzione e tuttavia intervenire prima che il degrado divenga irreversibile.

Proprio dal Veneto e da Venezia, città spesso amara per Carlo Scarpa, è giusto parta a vent'anni dalla morte, un richiamo a «salvare» questa insigne testimonianza artistica, poiché in singolare continuità con il passato e pur con il linguaggio del nostro tempo, l'opera del Maestro rappresenta l'ultimo importante contributo dell'architettura veneziana nel panorama architettonico internazionale.

Sarebbe un modo per confermare con i fatti le tante parole che oggi si dicono sull'importanza dell'architettura nella città contemporanea. •

Si tratta di capolavori delicatissimi e privi di tutela, affidati alla cura dei proprietari, ma a tutta evidenza esposti ad ogni rischio, così come sono senza protezione gli innumerevoli schizzi e disegni che egli disseminava per ogni dove.

L'opera e la testimonianza di Carlo Scarpa sono quindi in pericolo, per degrado, ingiuria, distrazione, ignoranza, proprio nel momento in cui l'influenza del suo insegnamento si fa maggiore e si estende ben oltre l'orizzonte veneto e italiano l'apprezzamento per la singolare suggestione delle forme organiche che egli ideò, o-



BARCELONA. UNA CAPITALE EUROPEA

Brunella Frusciante



Rambla de Mar, moll d'Espanya
(A. Viaplana-Iveà).

La definizione di «capitale europea», all'apparenza banale, è quella che meglio aiuta a comprendere la realtà di Barcellona, anche se per la capitale catalana sarebbe più corretto parlare di tante città racchiuse in una.

L'

avvento della democrazia dopo quarant'anni di dittatura, il decentramento regionale realizzato dal regime socialista, il boom economico, e le Olimpiadi, hanno avuto il risultato di esaltare Barcellona nella sua «catalanità».

La più altera delle città spagnole, fiera della sua lingua che il franchismo non è riuscita a far dimenticare ai suoi abitanti, profondamente francofila, non solo nelle sue preferenze culturali, ma perfino in certe abitudini culinarie, riservata, operosa, Barcellona appare anche come la più europea delle città spagnole.

I suoi grandi spazi, le strade grandi e alberate, le *ramblas* infinite, la sua stessa struttura urbanistica danno un'impressione di grande respiro. E nelle strade la vita della gente è come messa in vetrina. Ma all'interno di

questa Barcellona aperta, solare, dalle architetture spesso grandiose, talvolta preziose e un po' folli come i palazzi di Gaudì e la Chiesa della Sagrada Família eternamente in costruzione, e non ultime le innumerevoli opere di Viaplana-Pinon, Calatrava, Miralles, Frank Gehry, Bruce J. Graham ecc., c'è un'alta città. Chiusa da muri color ocra, nelle piazze auguste del Barri Gotic, rivive la città medievale: qui nelle viglie dei giorni di festa, proprio sotto i gradini della Cattedrale, uomini, donne, vecchi e bambini danzano in circolo, con scarpe bianche di pelle leggera, al suolo di clarini acutissimi fino a notte.

Barcellona è una città che cambia e si rinnova continuamente. Secondo M.V. Montalban è una città che è stata «rapinata dei suoi quartieri più tipici, del ricordo delle sue lotte sociali e del suo cinismo borghese».

Arduo giustificare quel soprannome «Rosa de Fuego» una volta scomparse definitivamente le tracce di quell'ordito operaio anarchico che ne costituiva il tessuto sociale. Trovarle un immaginario credibile costerà un immenso sforzo.

Nel passato invece, Barcellona ha impressionato la retina letteraria di tanti scrittori; Mario Soldati, Thomas Mann, Hemingway, Malroux e intere legioni di letterati francesi. Gli scrittori catalani giovani, credo, troveranno forse una nuova strada nel minimalismo umoristico, ironico, disincantato. Svanite le preoccupazioni sociali la satira senza progetti di trasformazione sociale. Probabilmente è un bene che Barcellona sia cambiata, credo che non ci si possa aggrappare a ciò che è stata! Potendo anche sbagliare, nel rispetto e nella tutela della storia e della sua testimonianza oggettiva si deve andare avanti. In questo modo Barcellona affronta il futuro in una posizione competitiva dentro un sistema mondiale di città, che continua

a mostrarsi attiva, vitale e dinamica.

I giochi olimpici sono già storia, sono divenuti pretesto per una serie di iniziative miranti a conferire alla città un volto nuovo. È stato infatti attuato il Plan Especial de Ordinació Urbanística, per modificare in primo luogo il sistema ferroviario, ampliare il sistema di drenaggio delle acque fluviali e residenziali, riorganizzare la viabilità sui percorsi ad alta densità di traffico e, con il piano di gallerie e parcheggi, ordinare il sottosuolo conferendogli il valore di territorio urbano. Nel quadro di progetti olimpici che hanno dato a Barcellona un'immagine urbanistica non convenziona-

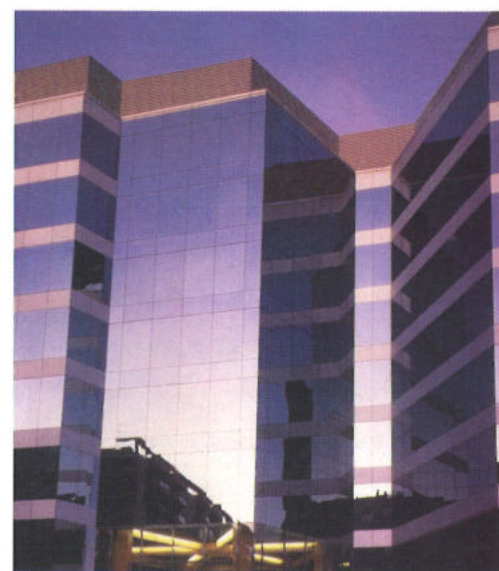




La Pedrera (A. Gaudì, 1906-1910). Particolare della facciata e dell'interno recentemente restaurati.



le, rientra anche la pianificazione di numerose aree di nuova centralità, cioè il recupero e il rimodellamento di spazi morfologicamente poco definiti, ma suscettibili di una più efficace e utile integrazione nel tessuto cittadino. La zona del vecchio Porto è stata salvata dal degrado e condotta a nuova vita grazie a un progetto che ha eliminato la linea ferroviaria portuale, sistemato il molo Bosch i Alsina (Moll de la Fusta) e riurbanizzato il Paseo de Colom, legame naturale con la città; il tutto completato da un adeguato trattamento della circosollazione litoranea, importante per le comunicazione lungo la costa.



Complesso direzionale situato nella Diagonal 640.



Palau Sant Jordi. Centre de Cultura Contemporània (Casa de Caritat, Barcelona, 1990-1993).

Tutto questo a dire che forse «lo scandalo è negli occhi di chi guarda» rimanendo ancorato al suo tempo! Riuscire a cogliere tutti gli aspetti di questa meravigliosa città è forse impossibile. Ma dietro a tutto questo c'è la volontà dell'uomo di migliorare l'offerta di Barcellona: nella logistica e nella distribuzione, nei servizi, nel commercio, nelle attività lavorative e congressuali, nel turismo, nella nuova industria, nelle abitazioni residenziali, nello spazio pubblico urbano, nella cultura e anche per quanto riguarda l'ozio e l'hobbistica. Credo che l'esperienza di questa città possa essere di grande esempio per quelle città che vorrebbero essere capitali europee. •

MA CHE STRANO ANIMALE



Da gennaio il mondo comincerà ad abituarsi a una nuova moneta. Che vi piaccia o no l'Euro, sappiate che sino ad oggi niente di così grosso ha mai fatto la sua comparsa.

In questo articolo di fondo apparso sull'ultimo numero speciale, che *Newsweek* ha dedicato all'Euro; Michael Hirsh fa il punto sulla situazione monetaria europea. Esso è particolarmente interessante anche perché si tratta del punto di vista di uno spettatore esterno americano.

Traduzione di Rinaldo Pietrogrande

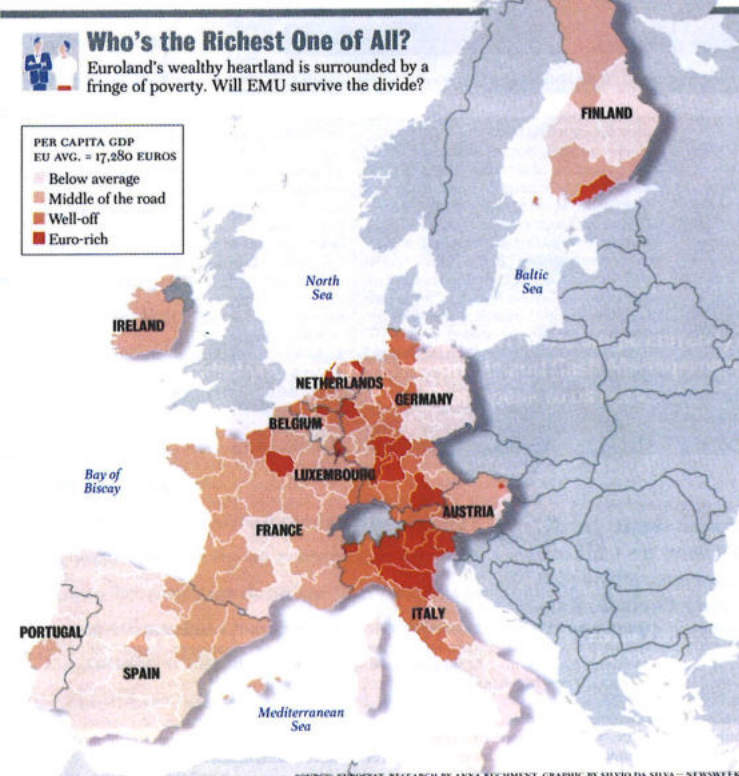
S

correndo la processione della storia europea – un lungo corteo di imperi e re – un fatto balza all'occhio: mai un regime unico è riuscito a unificare il continente. I Romani non hanno mai civilizzato le tribù germaniche; i turchi ottomani furono fermati alle porte di Vienna. Napoleone e Hitler furono sconfitti dalla forza delle armi. Per più di mille anni è andata così: condottieri e tiranni che si innalzarono – in genere su mari di sangue – sino ad avvicinarsi all'egemonia, e finirono tutti per fallire. L'Europa, anche quando i suoi feudi si svilupparono in regni e poi in nazioni, mantenne comunque in qualche modo la sua vecchia identità: una cacofonia di culture, politiche e mercati.

Ma il nuovo millennio è destinato a segnare, nell'andamento della Storia, una rottura decisa. Ciò che Carlomagno e i suoi successori non ottennero con la violenza, sta almeno in parte per accadere pacificamente, nel gennaio 1999. Undici Stati europei saranno uniti da un unico regime monetario, molto più che in passato; e tra questi le due nazioni chiave: Francia e Germania. È vero che l'Unione Monetaria non includerà Gran Bretagna, gran parte della Scandinavia e tutta l'Europa Orientale; ma, se avrà successo, agirà da centro di attrazione per coloro che hanno scelto, almeno per ora, di rimanere al di fuori del suo campo di forza. Entro dieci anni è senz'altro possibile che tutti coloro che vivono tra la Baia di Galway e il Mar Nero usino la stessa moneta, e governino le loro economie più o meno allo stesso modo.

È la brutta dimensione a porre questo progetto, nel quale si è imbarcata l'Europa, in una categoria diversa da tutto ciò che è accaduto sinora. È vero: in un certo senso l'Unione Monetaria Europea non è che un altro passo in avanti sulla strada del sogno postbellico di Jean Monnet e Robert Schuman, di porre termine a un'epocale lotta fratricida con l'unificazione. È una discendente diretta della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio e del suo successore, il Mercato Comune Europeo. Ma, in

Da: *Newsweek*, novembre 1998-febbraio 1999.





un senso più ampio, ciò che avverrà alla mezzanotte del 31 dicembre è un salto nel buio. Alcuni tra i Paesi leader del mondo cederanno un elemento essenziale della loro sovranità – la moneta – a un'entità più grande, la nuova Banca Centrale Europea. Durante il fine settimana dell'anno nuovo tutti i debiti pubblici europei verranno commutati in Euro dalle valute nazionali. Il 4 gennaio banche e banche centrali cominceranno a fare affari in Euro. Nel luglio 2002 marchi e lire diverranno anticaglie da museo. Posto che tra i governi non vi siano panico e ripensamenti all'ultimo minuto – cosa peraltro non consentita dal trattato di Maastricht che ha creato l'Unione Monetaria – gli undici Paesi dell'Euro si salderanno insieme per sempre. «Europa», una vecchia espressione geografica nella carta del mondo, diverrà «Eurolandia», una forza nuova negli affari mondiali.

Quanto grande e quanto stabile sia questa forza resta ancora da vedere. I primi anni di Eurolandia sono infestati da una pleora di insidie; tra queste la possibilità di una recessione globale, che, sommandosi alle forze del libero mercato scatenate dall'Euro, potrebbe peggiorare di molto il già alto tasso di disoccupazione dell'Europa Occidentale, prima di migliorarlo. Contribuisce all'incertezza l'elezione di un nuovo e mai sperimentato governo di centrosinistra in Germania, l'economia più forte dell'Euro, che sino allo scorso ottobre era stata una roccaforte dei conservatori.

Quel che è sicuro è che l'impatto economico dell'Euro sarà immediato ed enorme. L'onda è già iniziata nel sistema bancario, dove la via del futuro è segnata da megafusioni sul tipo della UBS (l'Unione delle Banche Svizzere), della Bayerische Hypovereinsbank e dell'Unicredit Italiano. E la finanza è destinata a trasformare poi l'economia reale, come sempre ha fatto. Entro i prossimi cinque anni o giù di lì, le aziende che arrancavano nel portare avanti una produzione pan-europea – sotto la spada di Damocle di una Babele di valute, tasse e livelli salariali inflazionati – si troveranno di fronte un paesaggio molto più semplice. E saranno sottoposte a una pressione tremenda, da parte dei gestori di azioni e obbligazioni, perché trasferiscano le attività in regioni che offrono bassi salari e più efficienza; cosa che, del resto, case come la Volkswagen stanno facendo già. Questo a sua volta – si spera – renderà la forza lavoro europea più magra e più efficiente. L'Euro – dice l'analista Stephan Gotz-Richter della TransAtlantic Futures – sarà un cavallo di Troia, dal quale usciranno forze destinate a sovvertire gli elefanti sistemi di welfare europei.

Ma la promessa vera della nuova Europa sta nella forza storica di quel continente: il suo carattere decentrato. Se l'Unione Mo-

netaria funziona, la carta geografica dell'Europa finirà per somigliare a ciò che era nel XIV secolo, coi debiti adeguamenti alla tecnica degli anni '90. Svincolate dai loro confini, le economie nazionali finiranno per ristrutturarsi in fiorenti regioni industriali. Questi nuovi motori dell'Europa – come l'asse Milano-Ginevra e le regioni di Barcellona, Francoforte-Stoccarda e Lione-Marsiglia – entreranno in moto per produrre beni per un'economia unitaria da 6.000 miliardi di dollari, e un mercato di massa di circa 300 milioni di persone; un mercato che, in pratica, non sarà più dipendente dal commercio estero di quanto lo sia ora l'America. Prendete ad esempio la Germania: due terzi delle sue esportazioni vanno ai suoi partner europei. Di colpo queste in gran parte diverranno «commercio interno», al riparo dalle tensioni dell'economia mondiale.

I campioni dell'Unione Monetaria sperano che alla fine l'unità economica porti a una molto più stretta unità politica e a un nuovo peso geopolitico dell'Europa. Il dollaro americano, che oggi ha un peso preponderante nei piani di investimento e nelle riserve delle banche, e che per questo è sopravvalutato, dovrà affrontare un nuovo concorrente. Con l'offerta di un altro, gigantesco mercato di titoli, gli stranieri finiranno per acquistare meno obbligazioni e buoni del tesoro statunitensi. E, in un mondo alla ricerca affannosa di un riparo dai capricci dei tassi di scambio, l'ibrido dell'Eurolandia – moneta unica, nazioni separate – potrebbe essere fonte di ispirazione per altre regioni, come l'Asia e l'America Latina (Tokyo, che sta studiando l'Euro attentamente, comincia già ad avviare l'idea di una valuta unificata – o di un «paniere» di valute – per l'Asia).

Ma non andiamo troppo in là. Quel che oggi conta è che il lungo dibattito sull'Unione Monetaria Europea – se e quando, cioè, essa avrebbe avuto luogo – è ormai chiuso. Non vi sarà spargimento di sangue, a gennaio, e neanche troppo trabusto. Il naufragio del «serpente monetario» nel 1992, quando gli speculatori puntarono sull'uscita da esso delle valute più deboli, ha lasciato ora il posto, da parte dei mercati internazionali, a una rassegnata accettazione. Sotto l'infuriare del contagio asiatico i politici europei si sono attenuti accanitamente agli obiettivi prefissati per tassi di sconto, inflazione e deficit di bilancio. Persino le valute più deboli, quelle del «Club Med» (Italia, Spagna e Portogallo) sono rimaste immuni dal contagio asiatico, e lo stesso è avvenuto per la Finlandia, che pure è uno dei principali partner commerciali della Russia. «In un certo senso – può affermare John Palmer, del Centro per le Politiche Comunitarie di Bruxelles – l'unione monetaria è avvenuta già». Ciò che piuttosto preoccupa è quel che accadrà subito dopo, tanto più con la crisi asiatica che infuria alle porte e una certa latente inquietudine sociale all'interno dei confini europei. Lo scorso autunno Helmut Kohl, la figura torreggiante dietro la creazione dell'Unione Monetaria, ha dovuto cedere il posto, dopo sedici anni di governo, al socialdemocratico Gerhard Schroeder, uno che mette in dubbio il sostegno fiscale dato all'Euro dai conservatori. Il potente ministro delle finanze di Schroeder, Oskar Lafontaine, ha già detto ai sindacati che intende mantenere i livelli salariali, e tutti sanno che il «patto di stabilità», eretto da Kohl per mantenere snelli i bilanci statali,

presenta ormai crepe larghe abbastanza per un Airbus. Lafontaine, per soprammercato, ha chiesto anche un taglio nei tassi di interesse alla Bundesbank, la cui severa politica monetaria è scritta nell'atto costitutivo dell'organizzazione delle Banche Centrali Europee.

L'ultima cosa della quale oggi il mondo ha bisogno è una battaglia politica in uno dei suoi pochi bastioni di stabilità superstiti. I tagli nei tassi di per sé sono una buona cosa: ne hanno fatti di recente anche gli Stati Uniti, nello sforzo di prevenire un'ondata globale di deflazione. Ma uno scontro di vedute tra politici socialdemocratici e banche centrali conservatrici potrebbe innervosire i mercati. In generale «attaccare politicamente le banche centrali è da scriteriati – dice il sottosegretario al Tesoro americano Lawrence Summers – perché la banca centrale non ti ascolta, e i tassi a breve termine restano invariati; ma il mercato invece ti ascolta, e fa salire i tassi a lungo termine [per l'aspettativa di inflazione. NdT]». Lafontaine e il governo francese hanno inoltre suggerito che le Banche Centrali si pongano come obiettivo, oltre che la stabilità monetaria, anche la disoccupazione e i tassi di scambio, e Parigi ha insistito perché Wim Wenders, l'olandese che sarà il primo presidente della Banca Centrale Europea, rassegni il proprio mandato prima dello scadere dei suoi otto anni. «Ciò che occorre in Europa è probabilmente una certa rilassatezza a breve termine [vale a dire tagli nei tassi] e per contro rigidità a lungo termine [cioè restrizioni monetarie], dice un economista, mentre qui rischiamo di produrre rigidità a breve termine e lassismo a lungo termine».

Il successo a lungo termine dell'Unione Monetaria dipenderà dalla possibilità di cambiare il generoso sistema europeo di protezione sociale – e insieme un tasso di disoccupazione che pare inchiodato sulla doppia cifra. Gli undici dell'Euro stanno per abbandonare uno degli strumenti chiave della politica economica: la «valvola di sicurezza» rappresentata dai tassi di scambio. Di solito, se una nazione ha l'economia in difficoltà, o se i costi del lavoro sono troppo alti, può svalutare la propria moneta per rendersi più competitiva. Ora non più: «l'unione monetaria – dice Summers – aumenta di gran lunga l'importanza di flessibilità nei salari, mobilità dei lavoratori, meno regolazione e più innovazione».

Ciononostante i governi di Bonn e Parigi paiono incoraggiare i lavoratori ad attendersi benefici ancora maggiori. È la ricetta per ottenere inquietudine sociale. Anche nelle condizioni migliori i Paesi periferici dell'Euro, come Spagna, Italia ed Irlanda, tenderebbero a trascinare verso il basso le paghe nei Paesi centrali, come Francia e Germania. I lavoratori tedeschi – i meglio pagati in Europa – oggi guadagnano l'equivalente di 2.175 Euro al mese, rispetto ai 1.528 degli italiani e ai 1.241 degli spagnoli. Poniamo che in Spagna i salari reali ora crescano di un 1% all'anno, mantenendo invariate le altre condizioni. Per chiudere il divario di competitività, «i salari tedeschi dovrebbero scendere del 2% ogni anno – dice Bronwyn Curtis, economista in capo della Nomura International – ed ora immaginatevi di imporre tagli del genere in Francia» dove la disoccupazione arriva all'11% e gli scioperi sono un passatempo nazionale.

Per ora tutte queste insidie passano nel dimenticatoio, man mano che si avvicina l'inaugurazione di Eurolandia. Alcuni anzi vedono già nell'Europa un possente contrappeso alla potenza americana. Persino Duisenberg, in una intervista a *Newswatch*, si è meravigliato di quanto poco la recente tempesta finanziaria mondiale abbia attaccato l'Europa. Un tocco di compiacimento, forse, per un uomo che oggi sa di avere tra le mani una grande nuova valuta. Ma in questi giorni in Europa questa fiducia è contagiosa; il prossimo progetto sul tappeto, per quelli che tengono d'occhio la storia, è una politica estera comune europea.

Ma su questo punto sarà preferibile un certo realismo: per ora almeno l'Europa politicamente non è meno debole che in passato. La soluzione della crisi nel Kosovo in ottobre, ad esempio, è stata interamente orchestrata dagli americani. «Ditemi il nome di un primo ministro europeo disposto a versare una stilla di sangue dei suoi soldati per aiutare la Spagna a controllare i Baschi» è stata la sfida di un membro della delegazione inglese alla conferenza di settembre dell'Unione Monetaria. La voce dell'Unione Europea presa nel suo complesso può divenire persino più debole, prima di rafforzarsi: essa sta prendendo in considerazione l'accoglimento di altri sei nuovi Stati membri, che potrebbero diminuire piuttosto che accrescere la sua coerenza sulla scena mondiale. Anche per questo sarebbe bene consigliare gli Eurofili di concentrarsi sulle questioni economiche, almeno per ora. L'Unione Europea ha già abbastanza carne sul fuoco: si deve confrontare con questioni spinose come quella dei sussidi all'agricoltura – destinata a farsi anche più spinosa ora che bussano alla porta nazioni largamente contadine, come la Polonia – senza impicciarsi di saltare a Pechino o a Teheran. Piuttosto che preoccuparsi della reputazione che ha l'Euro, i suoi sostenitori farebbero bene a guardarsi le spalle. Il serpente addormentato nell'Eden di Eurolandia è la tiepidezza delle masse nei confronti del nuovo ordinamento. Molti europei della strada non hanno ancora un'idea dei sacrifici che l'Euro chiederà loro, e le strutture comunitarie non godono ancora di un autentico sostegno elettorale.

E il resto del mondo, dovrà temere l'Euro? O ignorarlo? O accoglierlo? Il peggio che può capitare lo sanno tutti: il crollo dell'Unione monetaria, con lo strascico di un gioco mortale di recriminazioni reciproche tra Stati. Ma per ora almeno scenari del genere vengono giustamente bollati come allarmistici. Più realistica è la preoccupazione che nella «nuova» Europa risorgano sotto altre forme le vecchie tensioni tra la domanda popolare di protezione sociale e la necessità di avere un'economia competitiva. Il resto del mondo può solo sperare che l'integrazione europea venga condotta con successo, come è sempre stato sinora dai tempi di Monnet. «La storia d'Europa ci dice che le iniziative audaci, quando siano state prese, hanno sempre trovato il loro consenso» dice Daniel Tarullo, già consigliere di Bill Clinton per l'economia internazionale. È chiaro però che il successo dipende solo dagli europei. «È strano – dice un anziano uomo di governo americano – siamo di fronte a uno sviluppo che ha un'enorme importanza per noi, ma cosa esattamente possiamo noi fare al riguardo?». Forse solo pregare che gli vada bene, agli Eurofili. •

L'ARCHIVIO STORICO DI CITTADELLA

Francesca Emma



Nel novembre scorso la settecentesca chiesa di S. Maria del Torresino, a Cittadella, ha ospitato la mostra *Disegni e documenti dell'archivio storico di Cittadella*. Ideata da Architetttando (associazione che dal 1995 promuove mostre e conferenze su temi di architettura e arte) e realizzata in collaborazione con la Soprintendenza Archivistica del Veneto, l'esposizione ha rappresentato un avvenimento artistico e culturale di assoluta novità per la «città murata». Per la prima volta il pubblico ha avuto l'occasione di ammirare una raccolta dei più interessanti documenti, risalenti al XIX secolo, provenienti dall'archivio storico cittadino.

L'

archivio comunale ha vissuto, infatti, un lungo e travagliato periodo di oblio; conservato nel palazzo municipale e nell'ex Palazzo Pretorio, nel corso degli anni Ottanta fu sistemato «temporaneamente» nella chiesa di S. Maria del Torresino.

Attualmente è ospitato presso un locale adibito a tale uso, in attesa di venire definitivamente ordinato negli spazi di Villa Rina.

Il complesso e delicato lavoro di selezione e studio del materiale consultabile ha portato all'esposizione di circa cento disegni, di buona qualità e discreta fattura, anche se non in perfetto stato di conservazione.

Interessanti rappresentazioni grafiche realizzate con varie tecniche (china, acquerello, matita e pastello) sono state proposte in un allestimento progettato per l'occasione. Si trattava di disegni raffiguranti edifici pubblici e privati, ubicati dentro e fuori l'attuale centro storico, tratti di cinta muraria, strade, ponti e rogge.

Sono state esposte, inoltre, alcune delle rare mappe di Cittadella, tra le molte definite «introvabili» o andate perdute nel recente passato.

L'iniziativa, patrocinata dall'Assessorato alla Cultura del comune di Cittadella, dalla Provincia di Padova, dalla Regione Veneto, dall'Istituto Universitario di Architettura di Venezia e dall'Ordine degli Architetti della Provincia di Padova, è nata con l'intento di offrire ai visitatori un'occasione di approccio alla vasta mole documentaria che il paese ha la fortuna di possedere e che merita di essere maggiormente tutelata e valorizzata.

Oltre a presentarsi nel suo valore iconografico, l'esposizione si proponeva inoltre l'obiettivo di sottolineare l'evidente necessità, da parte di progettisti e tecnici del settore, di considerare l'Archivio Storico quale fonte di informazioni, essenziale e insostituibile, per poter operare interventi di progettazione, restauro e ristrutturazione nel più totale rispetto della storia e dell'ambiente.

La ricostruzione degli scenari che si sono susseguiti nel tempo, sovrapponendosi, costituisce l'elemento fondamentale per un corretto piano di sviluppo della società attuale, nella quale le esigenze dell'abitare odierno, frequentemente in contrapposizione con l'antico sedime, generano all'interno della città realtà diverse, contigue e contrastanti.

Le mappe, i disegni, i contratti che testimoniano passaggi di proprietà e le descrizioni di lavori, se affiancati al rilievo, danno origine a una ricostruzione visiva della storia.

Nel corso della definizione del progetto, il rilievo dell'esistente e l'indagine archivistica, si devono alternare in un continuo insieme di rimandi: le indicazioni che si acquisiscono con la ricerca d'archivio consentono di formulare ipotesi da sottoporre a verifica attraverso il rilievo, e al contempo le suggestioni originate dal sopralluogo cercano una conferma nei documenti d'archivio.

Perché in futuro l'archivio possa essere degnamente valorizzato è necessario che l'attività di ricerca e catalogazione continui e si diffonda, mantenendo vivo l'interesse per un materiale prezioso che deve essere intento della collettività sottrarre in maniera definitiva al degrado e all'abbandono.

Solo così la mostra, per il vasto pubblico, sarà stata un'occasione di sensibilizzazione e conoscenza, insieme al piacere di un incontro con Cittadella, la sua storia, i suoi tesori di arte e di cultura. •

AL MUSEO DELLA SPECOLA



A cura di Caterina Boccato



<http://www.pd.astro.it/visita>

Responsabile scientifico

Luisa Pigatto

Realizzazione

Caterina Boccato

Supervisione

del sito di divulgazione

Leopoldo Benacchio

Visite guidate

Martedì, mercoledì e venerdì alle 21 e
alle 22 della sera

Domenica alle 10 e alle 11 del mattino
È indispensabile la prenotazione presso
l'Agenzia Viaggi NEXTOUR, via Bon-
porti 16 (vicino Cinema Pio X), Pado-
va, tel. 049 8754949.

Biglietto L. 7000, ridotti L. 5000

La visita, guidata da personale qualifi-
cato dell'Associazione Perspicillum,
ha una durata di circa 45'.

Per informazioni

Luisa Pigatto, 049 8293469

pigatto@pd.astro.it

L'

Osservatorio Astronomico di Padova, **La Specola**, esiste da oltre due secoli. Edificato nella Torre Maggiore e fabbriche adiacenti del Castello Carrarese di Padova, è oggetto da anni di un paziente lavoro di restauro e di recupero degli ambienti settecenteschi. La sezione museale della Specola è dal 1995 in evoluzione sia nei restauri che negli allestimenti. Da allora vengono organizzate visite guidate sia per il pubblico che per le scolaresche.

Continuando nell'opera di divulgazione dell'Astronomia, anche tramite le più moderne tecnologie, si è pensato di mettere tale patrimonio a disposizione di un pubblico più vasto e diversificato di quello attualmente raggiunto. A partire da questi giorni, infatti, tutti i fruitori di Internet potranno accedere a una visita «virtuale» della Specola che li condurrà attraverso la sua storia, le sue sale più rappresentative, gli strumenti astronomici a partire dal settecento e i suoi affreschi trecenteschi, dell'originario Castello carrarese, recentemente restaurati.

La visita «virtuale» non è nata con l'intento di surrogare il reale ma semplicemente con l'intento di far conoscere al pubblico questa realtà, sfruttando il «media» più recente e innovativo: la rete. I «navigatori» più smaliziati non si aspettino però di trovare pagine zeppe di effetti speciali. L'attenzione è piuttosto rivolta ai contenuti e al modo di porgerli. Le principali caratteristiche che distinguono Internet dagli altri mezzi di comunicazione, quali l'ipertestualità e la multimedialità, vengono utilizzate per raggiungere tanto il ragazzino alle prime armi quanto il «veterano del web», tanto lo storico d'arte quanto il programmatore più esperto.

La visita non è ovviamente, né vuole essere, esaustiva di tutti gli aspetti affrontati, vuole piuttosto dare una prima impressione, completa e corretta, di quanto il visitatore «reale» potrà trovare.

Dalla «home page» si potrà accedere a quattro documenti principali:

- una breve **introduzione storica** riguardante l'edificio della Specola;
- la **visita virtuale vera e propria** nella quale l'utente potrà leggere un testo descrittivo e, grazie all'uso dell'ipertesto, vedere ciò di cui si sta documentando in immagini fotografiche affiancate al testo stesso;
- un **archivio fotografico** contenente alcune delle fotografie presenti nel documento precedente, ma con formato più grande e maggior risoluzione rispetto alle prime;
- brevi ma precise **informazioni** riguardanti le visite guidate ed eventualmente la possibilità di richiedere ulteriori delucidazioni.

È previsto che la visita virtuale cresca man mano che il recupero della torre e dei suoi strumenti avanzerà. •



URBANIA

**24/27
febb. '99**

**«Galileo» sarà presente a Urbania '99
con una propria diffusione.**

**Le Aziende interessate ad apparire
sulla rivista in occasione della
prestigiosa manifestazione**

sono invitate a prendere contatti

con arch. Giorgia Roviato

telefono e fax 049656706

Traffico, parcheggi, strade: è l'anno di Urbania

Chi si occupa di traffico, parcheggi, trasporti e arredo sa che il suo appuntamento nel 1999 è Urbania.

Dal **24 al 27 febbraio** a Padova, il Salone internazionale dedicato alla mobilità urbana offrirà agli operatori le

soluzioni, le idee, le proposte per risolvere tutti i problemi della città che si muove.

300 espositori vi aspettano a Padova, a Urbania, Salone internazionale traffico, trasporti, arredo città.

**Le novità di Urbania
su Internet dal
1° febbraio 1999**



Mandatemi informazioni su URBANIA

Fax 049/840.570 - Tel. 049/840.111

Nome _____

Indirizzo _____

Settore _____

Cap _____

Città _____

Vi autorizzo a conservare i dati per informarmi sulle vostre iniziative salvo esplicita revoca

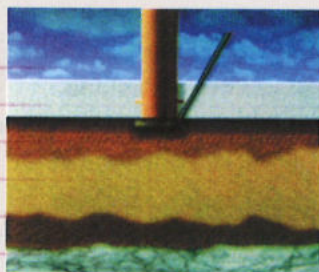
Firma _____



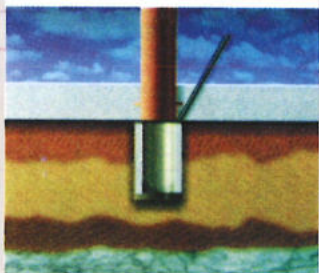
PadovaFiere

Tel. 049/840.111 - Fax 049/840.570

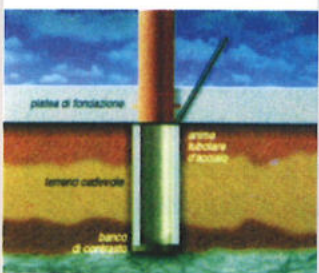
<http://www.padovafiery.it> - E-mail info@padovafiery.it



Il «Palo Soles» è costituito da un'anima tubolare in acciaio di per sé sufficiente a portare il carico. L'estremità inferiore del tubo è dotata di una o due flange in acciaio che calibrano il foro del terreno.



L'anima viene spinta, in assenza di vibrazioni, con una macchina ad azionamento idraulico ancorata al tubo guida, inserito nella platea di fondazione, fino al raggiungimento della profondità di progetto.



Mentre l'anima avanza nel terreno, il vano cilindrico viene riempito con malta cementizia che poi consolida in condizioni ottimali congelando uno stato di mutua compressione tra terreno e palo.

DATEMI UN PUNTO DI APPOGGIO E VI SOLLEVERÒ IL MONDO

A cura di SOLES Spa, Forlì



Sollevamento di un fabbricato.



Sono molte le aree, e non solo in Italia, in cui le popolazioni residenti convivono da sempre con il fenomeno dell'abbassamento del suolo, che crea problemi agli insediamenti abitativi e alle opere edilizie in genere. Problemi che generano da un lato incertezza per la stessa permanenza di singoli o di comunità sul luogo interessato al fenomeno e dall'altro continui interventi tesi a tamponare gli effetti del fenomeno di abbassamento, con spese mai definitive in quanto il problema non viene affrontato alla radice.

I motivi del fenomeno di abbassamento sono da riassumere sostanzialmente in due tipologie:

- A. l'abbassamento vero e proprio del suolo, dovuto:
 1. ad un effetto bradisismico, chiamiamolo negativo, al quale sarà difficile far fronte anche in futuro se non con interventi del tutto particolari e comunque limitati;
 2. al fenomeno della subsidenza, ovvero all'impoverimento delle falde freatiche che priva il terreno delle tensioni necessarie a garantire l'equilibrio statico del sovrastante suolo;
 3. alla resistenza del terreno sottostante le fondazioni delle opere civili che risulta inferiore rispetto alla forza contraria esercitata dal peso globalmente inteso delle opere stesse;
- B. l'abbassamento apparente del piano di campagna su cui sorgono le opere civili, dovuto, di fatto, ai sedimenti portati a valle dai fiumi, che vanno ad arricchire il livello di superficie e, quindi, a far innalzare il terreno circostante le opere stesse o, in quasi tutti i casi di categoria, il livello dell'acqua che tali terreni ricopre.

Tralasciando di trattare il punto A.1, preme soffermare l'attenzione sulla casistica che attiene ai punti A.2, A.3 e B, anche perché sono quelli che più toccano da vicino la realtà della regione Veneto e, pertanto, quelli che abbisognano di soluzione urgente e definitiva.

Per quanto riguarda il punto A.2 è ben noto il problema che investe buona parte delle zone della bassa Pianura Padana: l'eccessiva industrializzazione di alcune aree che ha provocato un repentino mutamento del livello della falda freatica nel sottosuolo.

Per quanto riguarda il punto A.3 è nota a tutti la situazione di precarietà statica che molte opere civili presentano, specialmente nelle zone delle foci dei fiumi Adige e Po. In questi luoghi, non soltanto costruzioni storiche, realizzate senza i criteri dell'odierna tecnica edificatoria, ma anche importanti opere pubbliche, vecchie di pochi anni, o semplici costruzioni residenziali, di recentissima datazione, rischiano l'inagibilità, se non il crollo, in quanto il loro equilibrio statico è compromesso dalla inconsistente stabilità del sottosuolo.

Per quanto riguarda il punto B è appena il caso di ricordare il problema dello sprofondamento di Venezia. Uno sprofondamento per parte legato alla consistenza del terreno ma per parte motivato dalla sedimentazione costante dei detriti che i fiumi portano in laguna e che contribuiscono, unitamente ad altri fenomeni naturali, a far crescere il livello del mare.

La bocciatura recente del progetto «Mose» è emblematica, in quanto poggia proprio sul fatto che le paratoie del «Mose» risulterebbero dannose per l'ossigenazione della laguna e quindi compromettenti per l'equilibrio ecologico delle acque di Venezia, nel mentre non garantirebbero l'eliminazione del fenomeno dell'acqua alta, proprio in considerazione del fatto che concausa della sua genesi può essere vista anche l'opera dei fiumi. Una causa interna alla laguna, quindi, alla quale riteniamo semplicistico porre rimedio, come da più parti si è ipotizzato, con «l'alzare subito le pavimentazioni» di Venezia.

Abbiamo visto, in alcuni servizi televisivi, squadre di operai alle prese con mattoni e cemento nell'intento di alzare di qualche decina di centimetri



Costruzione della platea in c.a., con inseriti i tubi guida, collegata alle fondazioni del fabbricato.



Inserimento dei «Pali Soles» in assenza di vibrazione e senza asportazione del terreno, fino al raggiungimento della profondità di progetto.



Sollevamento del fabbricato inclinato mediante sistema computerizzato per il comando e controllo dei martinetti e il monitoraggio dell'edificio.



Fabbricato riportato nell'assetto originario. Solidarizzazione dei pali alla platea in c.a. e iniezione del vano fra terreno e platea con calcestruzzo.

Il progetto è ambizioso e la sua realizzazione dovrà impegnare le forze non solo delle Amministrazioni locali veneziane, ma lo Stato Italiano, l'Unione Europea, il Mondo intero, perché salvare Venezia è oggi possibile, già con le tecniche a disposizione.

Abbiamo preso lungo il filo del ragionamento, per l'entusiasmo di quest'ultima affermazione, la visione dei problemi delle piccole case del rodigino, che sprofondano su un lato nel terreno argilloso, come quelle presenti lungo l'ultimo tratto del fiume Po, o come i palazzi dei centri cittadini della bassa padovana, in prossimità dell'argine del fiume Adige.

La tecnica per il recupero di tutto, applicata, naturalmente secondo i dovuti criteri, per singolo caso sarà la stessa: un numero indefinito di pali di fondazione tipo «Soles» costituiti da una flangia in testa opportunamente sagomata, da un'anima tubolare in acciaio avvolta in uno strato di calcestruzzo iniettato a pressione, infissi staticamente nella parte sottostante l'edificio, fino a raggiungere il terreno solido, tali da garantire un sicuro e definitivo appoggio dell'edificio su una sorta di palafitta.

Successivamente, una serie di martinetti idraulici ancorati a platee di fondazione in calcestruzzo armato operano, sotto il vigilante comando di un computer e di un numero altrettanto indefinito di sensori, pronti a segnalare ogni più piccola anomalia durante la fase di innalzamento. Forse una novità, per certe località dell'entroterra veneto, ma per Venezia no di certo, in quanto molta parte della città poggia storicamente su palafitte.

Non si tratta, per concludere, di ipotesi astratta, in quanto già dal 1996 la SOLES Spa applica questa particolare tecnologia del tutto innovativa. A S. Agata Feltria in provincia di Rimini, per esempio, la SOLES Spa è intervenuta ripristinando l'assetto originario a un fabbricato che presentava un cedimento differenziale di 60 cm in 10 metri lineari.

A questo punto riteniamo importante far conoscere la tecnologia al professionista, in quanto ogni genere di difficoltà dal punto di vista tecnico è stata superata.

Questa presentazione deve essere occasione per un successivo incontro di approfondimento sul tema trattato lasciando, in questo caso, la parola ai tecnici della SOLES Spa ideatori e sperimentatori di questa innovazione tecnologica. •

alcuni marciapiedi di Venezia e dobbiamo dire che l'effetto sul telespettatore è stato di estremo dubbio, se non di pena per quanto abbiamo visto. Non sappiamo se le immagini corrispondessero al vero, cioè a quanto il giornalista si premurava di far intendere, o quanto, piuttosto fossero relative a semplici restauri di poco conto. Ce lo auguriamo altrimenti ci troveremmo dinanzi a un paradosso: il tentativo di svuotare la laguna con una cazzuola.

Il problema da affrontare è molto più consistente e serio. Si tratta, a nostro avviso, non di concentrare le energie per impedire il verificarsi dei fenomeni naturali, ma piuttosto di intervenire su ogni singolo fabbricato sollevandolo.

SOLES Spa è lieta di invitare i professionisti padovani all'incontro tecnico informativo sul tema:



SOLES spa

IMPRESA COSTRUZIONI EDILI E SERBATOI
Via Gramadora 5, CP 7241
47100 FORLÌ
Tel. 0543 781 120, Fax 0543 781 730

Tecnologie d'Avanguardia per il sollevamento di edifici

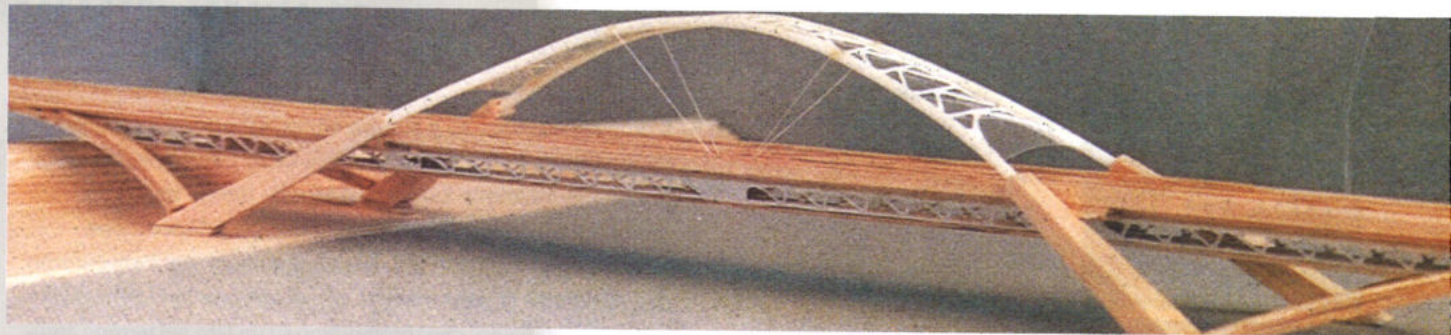
12 marzo 1999, ore 17.30
Sede dell'Ordine degli Ingegneri
Via degli Scrovegni, 29, Padova

Relatori:

Dott. Ing. Vincenzo Collina

Dott. Ing. Lamberto Zambianchi

Per informazioni: Collegio degli Ingegneri di Padova, telefono e fax 049 87561 60.



UN PONTE SULL'ADIGE

STUDI PRELIMINARI

Anna Pozza

«Costruire significa collaborare con la terra,
imprimere il segno dell'uomo su un paesaggio
che ne resterà modificato per sempre ...»

Margherite Yourcenar
Memorie di Adriano



I territori della Bassa pianura veronese e padovana, situati tra Legnago, Montagnana e Badia Polesine, sono collegati alla grande viabilità interregionale tramite due arterie principali: la SS10 e la SS434 Transpolesana; ma i Comuni compresi in queste zone sono divisi tra loro dal passaggio del fiume Adige che lascia Villa Bartolomea e Castagnaro sulla riva destra, verso sud, e Terrazzo, Merlara, Urbana, Casale di Scodosia sulla sinistra, verso nord. Per un tratto di fiume lungo circa 25 chilometri non esiste alcuna possibilità di attraversamento e ciò rende difficili le relazioni tra le due zone agricole. I trasporti, infatti, sono attualmente costretti a servirsi dei ponti presenti l'uno a Legnago e l'altro a Badia Polesine, quest'ultimo da ritenersi inadeguato al traffico pesante in quanto posto su una strada provinciale che attraversa il centro abitato, con un notevole aumento del percorso. Inoltre la stessa rete viaria distributiva che collega gli abitati in sinistra Adige con la SS10 si avvale ancora di strade locali che, geometricamente sottodimensionate, seguono il percorso tortuoso dei fossati rendendo scomodo e pericoloso il tracciato a causa delle frequenti nebbie e degli obbligati rallentamenti ed è quindi da ritenersi insufficiente rispetto alle reali necessità. Le difficoltà di contatto e quindi di dialogo con gli altri comuni ne hanno conseguentemente ostacolato e limitato le reali possibilità di sviluppo socioeconomico mirante anche a un uso più proficuo delle risorse esistenti.

La progettazione architettonica del ponte, quale nuovo e fondamentale elemento del paesaggio, è stata condizionata, oltre che dalle necessità di ordine funzionale, dalle peculiarità del contesto in cui si colloca al fine di realizzare un dialogo con il «luogo» attraverso il quale nasce una forma che si giustifica ed esiste solo in rapporto con l'ambiente.

Considerando che la struttura si trova in un contesto naturale di pregio, si è pensato di mantenere separati il percorso di attraversamento pedonale e ciclabile da quello carrabile, ponendoli su due livelli diversi: superiormente il passaggio del traffico automobilistico, interessato a un attraversamento «veloce» di collegamento con la viabilità principale, inferiormente quello pedonale e ciclabile, con una passerella che termina sugli argini. Quest'ultima soluzione consente una riconsiderazione degli stessi argini, ma soprattutto, si apre a una possibile e più completa fruizione del paesaggio nel suo complesso, in cui l'utente percorre strade di campagna, contrade e paesi; una logica di base che vuole riallacciarsi a una riqualificazione vista anche in chiave turistica, come già propone il PTP di Verona.

Nella scelta tipologica tra le possibili alternative che si fanno strada, la figura dell'arco è quella che risulta essere più rapportabile al contesto, infatti il risultato architettonico e l'inserimento nel paesaggio derivano dal dolce ritmo degli archi ribassati, che dalla campagna, salendo il viadotto, crescono in dimensioni e si modificano nella forma entrando nell'alveo del fiume per culminare nel grande arco centrale. La sequenza di questi elementi curvi è contrastata, e quindi accentuata, dalla linea retta d'impalcato che si fa più spessa e rigida nel tratto centrale, dove diventa un cassone.

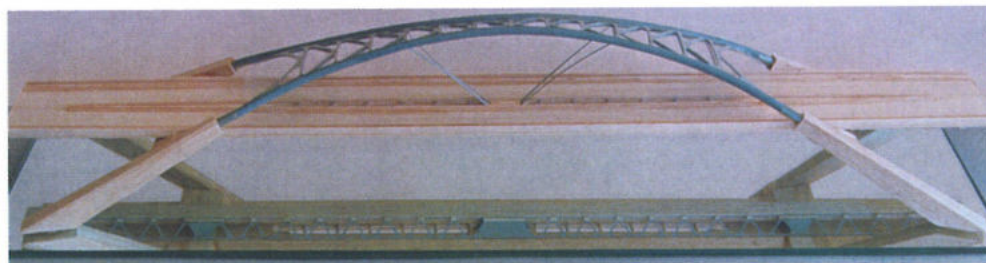
Il ponte è una struttura simmetrica lunga complessivamente 700 metri (dei quali solo 240 metri rappresentano la distanza tra gli argini) composto da un grande arco centrale che sale al di sopra dell'impalcato e da tre archi per parte che rimangono sotto il piano carrabile. La presenza del lungo tratto di viadotto è motivata dalla necessità di rispettare il franco di due metri sul livello di massima piena, imposto dal Magistrato alle Acque, e dalla scelta di mantenere il percorso pedonale sulla sommità arginale.

L'uso dell'impalcato a cassone, con i lati paralleli realizzati in cls armato e quelli inclinati in acciaio, è stata la risposta alla scelta di mantenere separati il percorso pedonale e ciclabile da quello carrabile. L'impalcato a cassone termina, infatti, in corrispondenza dell'arrivo della passerella sugli argini mentre il tratto che continua è un'unica soletta

con uno spessore variabile in relazione al diminuire della dimensione degli archi sottostanti che hanno una luce decrescente mentre si allontanano dal fiume di 115 metri, 80 metri e 60 metri.

L'impalcato a cassone viene sostenuto in centro con quattro grossi stralli di acciaio armonico (diametro 25 cm) che partono dalle reni dei due arconi inclinati di acciaio a sezione circolare (diametro 1,5 metri); esso viene inoltre irrigidito con due travi che lo attraversano e lo incastrano sia in corrispondenza dei due alti basamenti in cls, a loro volta elementi di imposta degli archi in acciaio, che in corrispondenza dell'arrivo sugli argini, dove termina.

Nel tratto centrale del ponte la soletta superiore dell'impalcato è stata «tagliata» longitudinalmente, con una conseguente divisione delle due corsie di marcia per le macchine, al fine di consentire l'illuminazione della passerella sottostante nel punto più importante: il centro, lo stesso punto in cui i due grandi archi in acciaio si avvicinano fino quasi a toccarsi. La sezione d'impalcato varia, di



Il progetto proposto prevede la costruzione di un nuovo asse viario che funge da «bacino di raccolta» per i trasporti che si muovono sulle strade locali, ritenute insufficienti, e diventa una nuova arteria che consente il collegamento diretto e più veloce tra la variante alla SS10 nello svincolo previsto nei pressi di Montagnana a nord, e la Transpolesana nello svincolo esistente a Carpi a sud. In questo modo si risolve il problema della «cucitura delle due aree agricole».

Il tracciato stradale passerà esterno ai centri abitati, al fine di non comprometterne la qualità della vita, e si collegherà a essi tramite svincoli in corrispondenza delle strade provinciali, mentre saranno sovrappassate la ferrovia e la ex strada statale Rodigina. Il nuovo percorso prevede inoltre l'attraversamento dei fiumi Fratta e Adige, quest'ultimo localizzato tra Spilimbecco e Carpi, a metà circa dei 25 chilometri di fiume tra i due ponti esistenti.

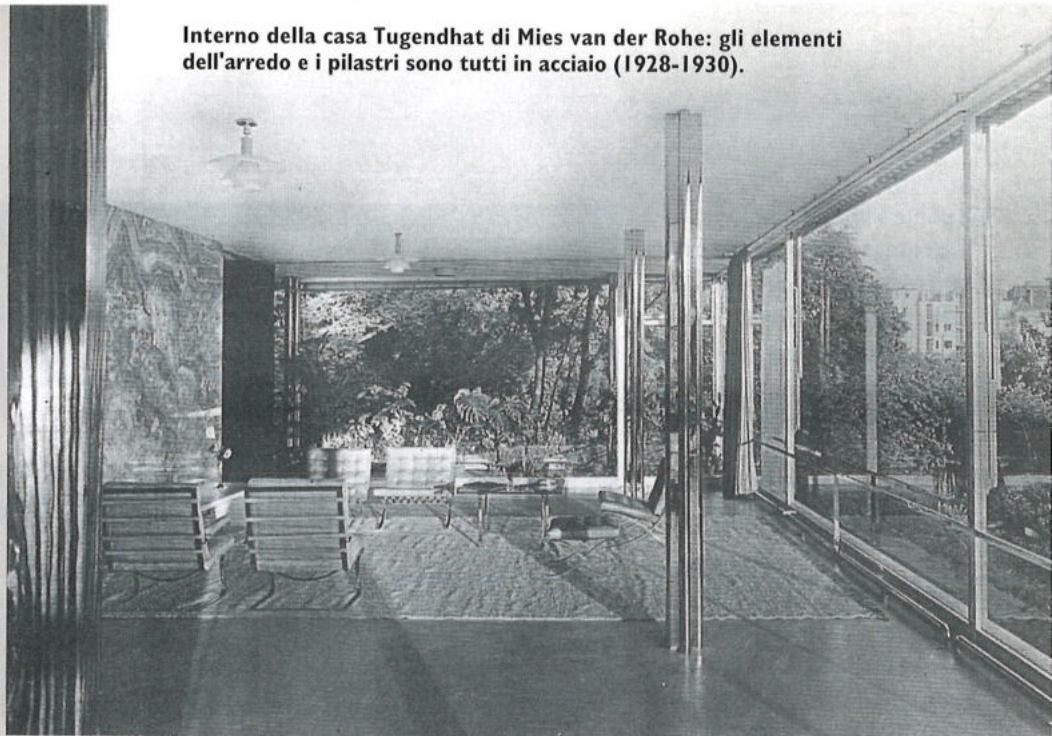


conseguenza, da un minimo di 14 metri a un massimo di 20,5: ciò consente una larghezza del taglio di 3 metri nel punto centrale del ponte dove è massima.

L'elemento fondamentale del progetto è la trasformazione formale degli elementi strutturali mentre si attraversano i diversi «luoghi» del paesaggio: essa è leggibile in pianta, nella variazione dell'inclinazione degli archi, come ad esempio quelli che si biforcano scavalcando gli argini, e in prospettiva; inoltre questo effetto viene ulteriormente sottolineato con il diverso uso dei materiali di acciaio e calcestruzzo. È attraverso questa «trasformazione» che si può leggere il legame della struttura con l'ambiente che la circonda, perché la forma nasce e viene definita dal contesto e contemporaneamente ne sottolinea i caratteri in modo più incisivo.

Infine si è cercato di lavorare sui singoli elementi per conferire un'ulteriore unità tra le parti: la sagomatura delle lastre in acciaio dei lati inclinati del cassone, che disegna un ritmo seriale di aperture, viene infatti ripresa per le lame irrigidite gli archi in acciaio, che si ripetono decrescenti nelle dimensioni, la cui forma triangolare vuole ulteriormente accentuare il punto dove i due grossi tubi degli archi inclinati quasi si toccano. •

Interno della casa Tugendhat di Mies van der Rohe: gli elementi dell'arredo e i pilastri sono tutti in acciaio (1928-1930).



ACCIAIO PER IL DESIGN

UNA BREVE STORIA

Gaetano Ceschia



Il servizio da tè realizzato da Carlo Alessi nel 1945 è tuttora in produzione. È stato il primo oggetto a essere prodotto con le presse e non con il tornio orizzontale.

L'

avvento dell'acciaio nella storia del design accade con la Rivoluzione Industriale, nel XIX secolo, e coincide con la nascita stessa del design.

Le conseguenze che ne derivano vanno oltre la semplice sostituzione di un materiale con un altro. Le forme che ancora oggi associamo alla rivoluzione industriale sono quelle dei materiali che l'hanno generata. La ghisa, il ferro, l'acciaio, i metalli in genere sono il punto di partenza e il punto di arrivo delle trasformazioni sociali e industriali iniziate a partire dal diciottesimo secolo.

Il primo modo di usare il metallo nel design industriale è consentito nel mostrare evidentemente la sua attitudine a rimpiazzare i materiali tradizionali come il legno, la carta e le stoffe.

Per immergersi in una tradizione e preservare una continuità culturale, il metallo ha avuto bisogno di «travestirsi». Questa maschera ha permesso paradossalmente lo sfoggio estremo di tutte le sue qualità. Il rivetto, per esempio, come metafora del chiodo sul legno, sparisce negli anni Cinquanta di questo secolo, benché la saldatura ad arco fosse conosciuta fin dal 1875.

Uno dei più importanti contributi alla definitiva «liberazione» del metallo viene dal Movimento moderno e dalle scissioni estetiche operate dalle avanguardie artistiche rispetto alle contingenze tradizionaliste. Anche la pittura d'inizio secolo, nella sua ricerca di forme e sensazioni nuove, esalta il metallo, si pensi al cubismo, che ha contribuito in modo decisivo a farne accettare le forme inorganiche e i colori, giudicati troppo freddi.

La soluzione del conflitto fra tradizione e modernità inizia già a partire dalla metà del secolo scorso e con essa inizia l'avventura del design.

John Ruskin e William Morris sono i primi a prendere coscienza dell'importanza dell'arte nella società e nella produzione. Essi raccomandano il riavvicinarsi tra arte e artigianato, l'unità tra la ragione dell'essere e la verità dell'apparire, ma le riflessioni di Morris gettano, in effetti, le basi di tutte le ricerche sulla qualificazione del lavoro e il rifiuto dell'organizzazione piramidale dell'impresa. Questo coinvolgimento dell'arte nella produzione inevitabilmente influenza e modifica il mondo industriale. Siamo nell'epoca dell'origine della macchina utensile, nella quale ogni elemento ha una funzione specifica, serve all'insieme ed è quindi indispensabile per il funzionamento della macchina. La macchina utensile conduce nel pensiero moderno alle nozioni di precisione e di limpidezza; tende a trasformare il gesto quotidiano in rappresentazione scientifica.



Modello sperimentale di Vespa realizzato a Biella nel 1943.

Poltroncina con ossatura in acciaio Wassily di Marcel Breuer nel modello definitivo 1926-27. Seduta, Immeke Mitscherlich con maschera di Oskar Schlemmer (foto Erich Consemüller).



Charles Rennie Mackintosh a Glasgow, Frank Lloyd Wright a Chicago, Joseph Hoffman e i Wiener Werkstatte a Vienna sono i promotori di questa precisione e garantiscono il collegamento con il moderno. In Germania, il Deutscher Werkbund consacra Peter Behrens come il primo designer ufficiale dell'era industriale. Behrens, lavorando per la ditta AEG, getterà le fondamenta del razionalismo industriale che nutrirà l'insieme dei movimenti funzionalisti di questo secolo. Nel medesimo periodo vengono meno i presupposti economici, culturali e sociali che tra la fine dell'800 e i primi anni di questo secolo avevano portato lo sviluppo dell'Art Nouveau o dello Jugendstil. Morta ormai l'arte decorativa, la cui nostalgia induce ancora – siamo già proiettati negli anni Venti del nostro secolo – all'uso forzato dei metalli più preziosi, come il bronzo e il rame, nella decorazione di portali e altri prodotti dalle linee sinuose a soggetti floreali, dal suo conflitto col funzionalismo scaturisce una vera e propria teoria del design.

Lo slogan di Sullivan – *la forma segue la funzione* – non concerne soltanto il dibattito tra ingegneri e architetti nella polemica sul «gusto» e per la supremazia nel mondo delle costruzioni, ma coinvolge l'insieme delle arti, del mondo materiale e degli oggetti che le compongono.

Bandita l'esuberanza, l'enfasi e il capriccio dell'«ultimo ferro» utilizzato nei grandi edifici industriali, commerciali e nei ponti, il metallo, che per Charles Garnier sarebbe stato un mezzo e mai un principio per uno stile «moderno», si impone nella produzione di massa.

Il design come noi oggi lo intendiamo, e la corrispondente figura

professionale del designer, nascono negli anni Trenta negli Stati Uniti.

Al concetto di produzione di massa Alfred Slone associa la nozione di diversità, di varietà dei prodotti. Lo sviluppo del disegno di oggetti è dovuto all'incremento della produzione di acciaio per le industrie di automobili, che richiama a sua volta la produzione di altri accessori. Il mito della velocità attraversa tutta la società americana, e non solo. L'elettrodomestico, l'ufficio, gli utensili di uso quotidiano assumono forme aerodinamiche. Sembrano quasi avverarsi i miti agognati da Marinetti nel suo manifesto Futurista: la macchina, il movimento e, attraverso l'automobile, la velocità.

In Europa, solo negli anni Cinquanta si comincia a comprendere in maniera più estesa l'importanza del design, anche se già negli anni della Bauhaus gli insegnamenti di Gropius avevano fatto il giro del mondo, ma solo negli anni Sessanta l'Europa entra in pieno nell'era del consumo di massa.

Le caratteristiche dell'acciaio come la plasticità, la facilità con la quale può essere saldato gli hanno permesso, in un'epoca di così rapido sviluppo, di invadere quindi questo spazio del consumo di massa e di promuovere così lo sviluppo dell'economia di mercato.

Oggi l'acciaio è un materiale estremamente evoluto sia per l'uso che ne viene fatto sia per le sue caratteristiche tecniche. Il suo spazio nel mercato dei prodotti di uso quotidiano è talmente consolidato e la sua egemonia sulla produzione è tale da non temere ancora rivali, e da essere a sua volta imitato nelle forme dai nuovi materiali emergenti. •

SMALTO PORCELLANATO PER I FORNI A MICROONDE



A cura di Giorgia Roviato

Da quando i forni a microonde sono entrati nell'uso quotidiano, è rinato anche l'interesse per la loro tecnologia che per cinquant'anni era rimasta in secondo piano. Infatti i forni erano utilizzati solo in ambiti ristretti (attrezzature militari, mediche, scientifiche e industriali) e solo oggi hanno raggiunto una diffusione capillare come beni di consumo.

Al punto che una parte della produzione totale dei forni, tenendo presente che uno stabilimento oggi produce circa un milione di pezzi all'anno, viene smaltata per soddisfare la domanda di un mercato sempre più incuriosito.

Dati e tecniche sono stati chiaramente illustrati dal dott. Wolfgang Podestà al recente XVIII Congresso Internazionale dello Smalto, incontro di importanza considerevole per il settore, immane appuntamento mondiale di crescita culturale e tecnica per addetti ai lavori, aziende, centri di ricerca e associati del CISP.

Il procedimento della smaltatura dei forni a microonde risulta convincente per diversi motivi, a partire dalla volontà estetica di adeguare l'aspetto dei forni sia a quello generale delle cucine attuali, sia a quello dei forni ad incasso.

Da non dimenticare, l'ottenimento di una superficie levigata, facile da pulire, e perfettamente igienica, l'alta resistenza alla scalfittura e al vapore: caratteristiche che sono nettamente concorrenziali rispetto ad altri materiali. Ma è soprattutto vantaggiosa «l'eccellente resistenza al calore dello smalto, che può sopportare temperature di 300°C ed oltre». •



BOUCHERON
LUNETTES
PARIS



Le joaillier du regard

**ESCLUSIVISTI
PER PADOVA**



Galleria Duomo, 10
PADOVA
Tel. 049/8760091



FOTO OTTICA MARIO

Via F. Magellano, 2
NOVENTA PADOVANA (PD)
Tel. 049/628614

A febbraio tutti a Padova

**NUOVA
DATA**



«Galileo» sarà presente a Flormart
con una propria diffusione.

Le Aziende interessate ad apparire
sulla rivista in occasione della
prestigiosa manifestazione
sono invitate a prendere contatti
con arch. Giorgia Roviato
telefono e fax 049656706

FOP
Primavera

NUOVA DATA
in contemporanea al
salone internazionale
Arredo Urbano
(venerdì 26 e sabato 27)

SALONE FLOROVIVAISMO E GIARDINAGGIO
26/28 febbraio '99

PadovaFiere

35131 Padova - Via N. Tommaseo, 59 - Tel. 049/840.111
<http://padovafiere.it> e-Mail: info@padovafiere.it

PadovaFiere Fax 049/840570

Chiedeteci la CARD per l'ingresso con questo tagliando. Chi ha visitato il Flormart '98 la riceve automaticamente.

Nome _____

Indirizzo _____

Città _____

Telefono _____

Settore _____

Vi autorizzo a conservare questi dati per informarmi sulle vostre iniziative. Su mia richiesta i dati saranno immediatamente cancellati.
Se non volete ricevere altre informazioni barrare questa casella ☐

BANCA ANTONVENETA





Giorgio Caproni

e la poesia dell'assenza

A cura di Rinaldo Pietrogrande

Congedo del viaggiatore cerimonioso

Amici, credo che sia
meglio per me cominciare
a tirar giù la valigia.
Anche se non so bene l'ora
d'arrivo, e neppure
conosca quali stazioni
precedano la mia,
sicuri segni mi dicono,
da quando m'è giunto, all'orecchio
di questi luoghi, ch'io
vi dovrò presto lasciare.

Vogliatemi perdonare
quel po' di disturbo che reco,
con voi sono stato lieto
dalla partenza, e molto
vi sono grato, credetemi,
per l'ottima compagnia.

Ancora vorrei conversare
a lungo con voi. Ma sia.
Il luogo del trasferimento
lo ignoro. Sento
però che vi dovrò ricordare
spesso, nella nuova sede,
mentre il mio occhio già vede
dal finestrino, oltre il fumo
umido nel nebbione
che ci avvolge, rosso
il disco della mia stazione.

Chiedo congedo a voi
senza potervi nascondere
lieve, una costernazione.
Era così bello parlare
insieme, seduti di fronte:
così bello confondere
i volti (fumare
scambiandoci le sigarette)
e tutto quel raccontare
di noi (quell'inventare
facile, nel dire agli altri),
fino a poter confessare
quanto, anche messi alle strette,
mai avremmo osato un istante
(per sbaglio) confidare.

(Scusate. È una valigia pesante
anche se non contiene gran che:
tanto ch'io mi domando perché
l'ho recata, e quale

aiuto mi potrà dare
poi, quando l'avrò con me.
Ma pur la debbo portare,
non fosse che per seguire l'uso.
lasciatemi, vi prego, passare.
Ecco. Ora ch'essa è
nel corridoio, mi sento
più sciolto. Vogliate scusare).

Dicevo, ch'era bello stare
insieme. Chiacchierare.
Abbiamo avuto qualche
diverbio, è naturale.
Ci siamo – ed è normale
anche questo – odiati
su più d'un punto, e frenati
soltanto per cortesia.
Ma, cos'importa. Sia
come sia, torno
a dirvi, e di cuore, grazie
per l'ottima compagnia.

Congedo a lei, dottore,
e alla sua faconda dottrina.
Congedo a te, ragazzina
smilza, e al tuo lieve aflore
di ricreatorio e di prato
sul volto, la cui tinta
mite è sì lieve spinta.
Congedo, o militare
(o marinaio! In terra
come in cielo ed in mare)
alla pace e alla guerra.
Ed anche a lei, sacerdote,
congedo, che m'ha chiesto s'io
(scherzava!) ho avuto in dote
di credere al vero Dio.

Congedo alla sapienza
e congedo all'amore.
Congedo anche alla religione.
Ormai sono a destinazione.
Or che più forte sento
stridere il freno, vi lascio
davvero, amici. Addio.
Di questo sono certo: io
son giunto alla disperazione
calma, senza sgomento.

Scendo. Buon proseguimento.

Come poeta – e tra i maggiori italiani del secolo – Giorgio Caproni fu scoperto solo nel 1982, quando la raccolta *Il franco cacciatore* gli valse, ormai settantenne (era nato a Livorno nel 1912), il premio Feltrinelli dell'Accademia dei Lincei.

Eppure aveva già prodotto cose eccellenti: ad esempio *Il passaggio d'Enea* (1943-55), incentrato sulla sua giovinezza a Genova; o quel *Il seme del piangere* (1950-58), dedicato alla madre morta ancor giovane, che è forse il più bel canzoniere filiale della nostra letteratura.

Dal 1939 viveva a Roma, traduttore apprezzato e critico letterario, ma senza mai mescolarsi con le congreghe alla moda: non era ermetista, né crepuscolare; non era «politicamente impegnato» e nemmeno omosessuale come Pasolini, Bellezza e Penna. Perciò nel bel mondo delle italiane lettere ora considerato un «minore»: un provinciale dal verso scorrevole e dalla facile rima, o addirittura una specie di vernacolare.

Poi qualcuno si accorse che quel ritmo «scorrevole» è sempre corroso da irregolarità sottili, che danno un senso di perenne inquietudine; che il fluire pacato delle rime è interrotto da assonanze improvvise, e quella «verbosità» è solo una dilatazione voluta dei tempi, necessaria per adeguare l'azione apparente (ad esempio l'estrarre una valigia dal portabagagli e metterla nel corridoio) alla realtà sottostante (il «viaggio» è una vita terrena che volge al suo termine, e la «valigia» è il vissuto, che l'uomo dovrà portarsi dietro, «non fosse che per seguire l'uso»).

Ci si accorse, soprattutto, che il tema dominante della ricerca di Caproni non è la nostalgia, ma l'assenza: l'assenza di Dio, con il vuoto che essa lascia nell'anima. Gli altri suoi temi ricorrenti (Livorno, Genova, la madre, il viaggio) non sono che aspetti particolari del grande tema dell'assenza.

Caproni lo affrontò direttamente nelle ultime raccolte, da *Il franco cacciatore* in poi, dove quella sua antica «verbosità» cede il posto a una sintesi estrema, come ad esempio in *Suicida*:

Aveva alzato una tenda.

Il vento gliela strappò via.

«Che il vento – disse – si prenda
anche l'anima mia.»

o nel dialogo mistico tra guardiacaccia e cacciatore in *Ribattuta*:

– Cacciatore, la preda
che cerchi, io mai la vidi.

– Zitto. Dio esiste soltanto
nell'attimo in cui lo uccidi.

Di Caproni riporto qui il *Congedo del viaggiatore cerimonioso* (1964), che segna il punto di passaggio tra i suoi due modi poetici. Si apprezza più alla recitazione che alla lettura, tanto che qualche anno fa, in una specie di «certame poetico», gli ascoltatori di Rai Tre lo preferirono a un classico come *Il passero solitario* del Leopardi. L'allegoria diventa sempre più evidente man mano che si procede: si tratta di un saluto alla vita, senza angoscia e senza speranza; prevalgono il senso dell'ineluttabile («ormai sono a destinazione [...] son giunto alla disperazione/calma, senza sgomento») e una sottile inquietudine (espressa nel tentativo di prolungare il congedo con ripetizioni continue) per l'ignoto che attende. •

L'INGLESE

NELLA PROFESSIONE

Non servono molte parole per sintetizzare un concetto essenziale e reale: il mercato seleziona. Comincia dalla scuola, dove solo una minoranza fra i moltissimi studenti riescono poi a realizzare una valida carriera professionale. Prosegue con gli operatori, i manager che, ormai numerosi sulla carta, vedono pochi nomi resistere nella storia aziendale, professionale, quindi sociale. Arriva alle aziende, dove nomi nascono, fioriscono e scompaiono. Quelli che «resistono» sono quelli che hanno guardato alla propria realtà con spirito critico, allargando le proprie vedute attraverso molta informazione, culturizzazione, capacità di confrontarsi con la concorrenza, nazionale e non, con lo spirito giusto. Quello di capire, collaborare, crescere.

Partendo da quanto suddetto, la conoscenza delle lingue, e in primo luogo quella inglese, costituisce una necessità che si commenta da sé. Il Collegio degli Ingegneri della Provincia di Padova ha cercato e

selezionato una scuola di lingue, la sede di Padova del British Institutes, gruppo leader nell'insegnamento della lingua inglese e presente sul territorio nazionale con oltre 150 sedi, per realizzare un progetto

formativo indirizzato ai propri iscritti. Sono così stati approntati dei percorsi formativi che, oltre alle caratteristiche di una moderna didattica (docenti madre lingua, metodo comunicativo ecc.), hanno tenuto in evidenza le peculiari necessità dei partecipanti.

I corsi proposti saranno così omogenei, oltre che per livello di conoscenza, anche per livello culturale e interessi.

Sarà inoltre focalizzata l'attenzione su situazioni e vocabolario inerenti l'attività professionale. •



- Insegnanti specializzati di madrelingua
- Supporto di sistemi multimediali interattivi
- Corsi a tutti i livelli e per ogni esigenza collettivi, individuali e «full immersion»

Progettazione di percorsi formativi per aziende ed enti, con corsi anche presso le loro sedi

Provvedimento di presa d'atto Ministero Pubblica Istruzione
31.08.1995



Esami in sede per
«English Diploma»
e «Master in English
Language»
Preparazione a «Toefl»
ed «Esami Cambridge»

Inglese



Esami in sede per
«Deutsch-Zertifikat»
e «Deutsch-Diplom»

Tedesco

Traduzioni tecniche, scientifiche,
commerciali, legali da-in tutte le
principali lingue

Qualità e riservatezza al servizio
dell'azienda

Servizio di interpretariato

PADOVA

Piazza De Gasperi 32

Tel. 049.8762.399 r.a.

Fax 049.660.839

Internet: www.british.institutes.it

e-mail: britishp@tin.it

AMPIO PARCHEGGIO
VICINANZA STAZIONE FERROVIARIA
E PULLMAN

BANDO DI GARA DI PROGETTAZIONE DI ... SCI

FRA INGEGNERI E ARCHITETTI



Un bando burla per indire una gara di sci. È l'iniziativa dell'Ordine degli Ingegneri di Bologna e dell'Ordine degli Architetti di Lecco con il patrocinio dei rispettivi Consigli Nazionali, per celebrare la moneta unica europea. Per promuovere la competizione che si terrà **venerdì e sabato 13 marzo p.v. sulle piste del Corno alle Scale (Bologna)** i consigli dei due Ordini hanno messo a punto un «bando di gara» impostato sulle direttive europee per le gare di servizi.

Possono partecipare alla gara:

- gli architetti e gli ingegneri iscritti ai rispettivi albi o nei corrispondenti albi dei paesi europei di residenza;
- i famigliari potranno partecipare ad almeno una delle gare nelle categorie dei famigliari.

Per le gare di slalom e di fondo le categorie saranno formate in base all'età in analogia con quelle della FIS. Per gli ingegneri e architetti donne le categorie saranno analoghe. Per i famigliari: categorie analoghe a quelle maschili potranno esser formate per le mogli; per i figli e le figlie saranno formate categorie distinte per sesso ed età.

Per iscriversi, oltre al pagamento della quota di iscrizione, occorre compilare la scheda di partecipazione e spedirla entro il **28 febbraio 1999** ai seguenti fax: **05164114754 - 0511230001** disponibili anche per informazioni.



**SO.L.E.S.
FORLI'**

Via Gramadora, 5 - 47100 FORLI' (ITALIA)
Tel. (0543) 781120 - Fax (0543) 781730
E - mail: soles@iol.it

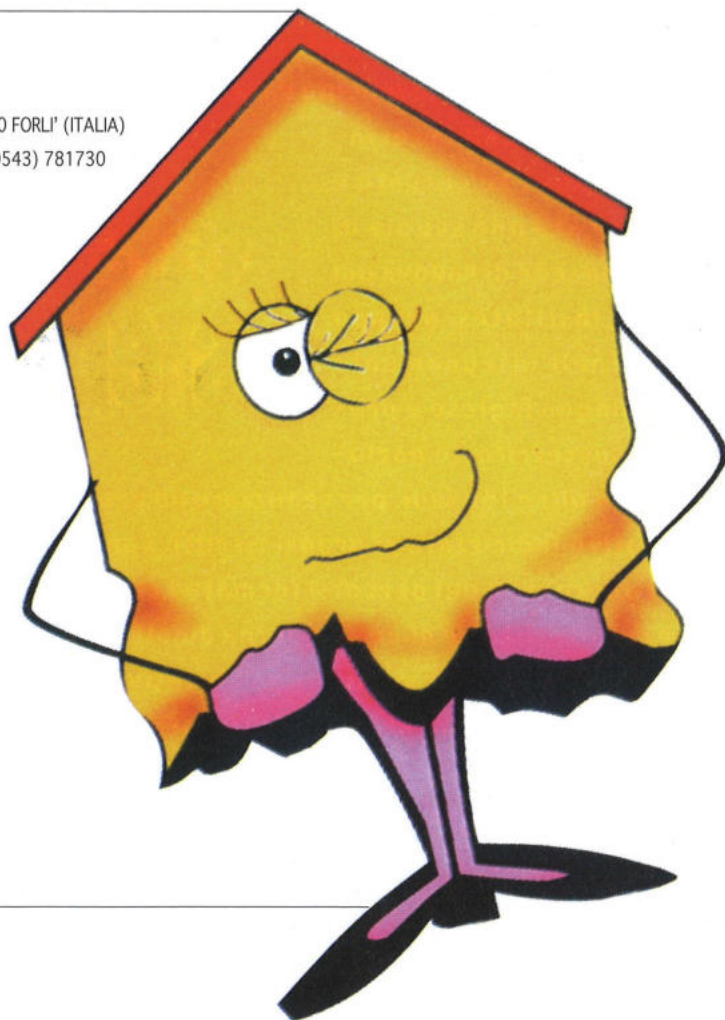
- Sollevamento fabbricati
- Palificate in acciaio
- Serbatoi pensili

Venerdì 12 marzo ore 17,30

presso la Sala Conferenze
del "Collegio degli Ingegneri" di Padova,
si terrà una conferenza sul tema:

**TECNOLOGIE D'AVANGUARDIA
PER IL SOLLEVAMENTO DI EDIFICI**

Ingresso gratuito



PADOVA

RESTAURO-RISTRUTTURAZIONE

Dal prossimo mese di febbraio la Sala della Gran Guardia e la Grande Loggia saranno rese inagibili per permettere l'esecuzione di lavori di restauro. Il primo lotto di lavori riguarderà gli esterni dell'edificio, il secondo il consolidamento statico e gli impianti e il terzo il restauro degli affreschi (M. 14.01.99).

VARIE

Accelera l'applicazione in tutta Italia della volta catastale automatica (S. 23.12.98).

ALTA PADOVANA

PRG

Cadoneghe È stata firmata una convenzione tra l'amministrazione comunale e il Consorzio Terogola per la gestione della zona industriale. La collaborazione è finalizzata a realizzare l'ampliamento di tale zona nelle varie fasi di: progettazione, acquisizione di aree, progettazione esecutiva, appalto e direzioni lavori per la realizzazione delle opere di urbanizzazione e la successiva alienazione dei lotti (M. 14.01.99).

Campodarsego La Commissione Tecnica Regionale ha approvato la variante al PRG (G. 17.12.98). Sono circa centotrentamila i metri quadrati «tagliati» dalla Commissione Tecnica Regionale alla variante al PRG. I tagli riguardano sia l'edilizia residenziale delle frazioni che le attività produttive (G. 12.01.99).

Carmignano Le minoranze protestano per il silenzio nel quale è avvolta la variante al PRG (G. 12.01.99).

Curtarolo È stata revocata e nuovamente approvata, dal consiglio comunale, la delibera sulla variante al PRG per l'ampliamento della zona industriale (G. 23.12.98).

Tombolo Slitta la firma del PRG da parte del commissario ad acta (G. 29.12.98).

Trebaseleghe Il consiglio comunale ha approvato la variante generale al PRG (G. 12.01.99).

VIABILITÀ

Camposampiero Il Senato, in sede di approvazione della Legge Finanziaria, ha previsto lo stanziamento di settanta miliardi per il completamento della nuova SS307 (G. 19.12.98). • Il consiglio regionale ha approvato il finanziamento di tre miliardi per l'acquisto dell'intera tratta veneta della dismessa linea ferroviaria Treviso-Ostiglia (tratto Nogare-Treviso) per realizzare un percorso ciclabile (M. 14.01.99).

Cittadella Incontro dei sindaci di Cittadella, Fontaniva e Campo San Martino con il sottosegretario ai Lavori Pubblici M. Fabris per valutare i problemi di una viabilità oramai giunta al collasso (G. 18.12.98).

Fontaniva Il cons. reg. De Poli ha inviato al capo dipartimento dell'Anas una lettera sottolineando l'urgenza della procedura d'appalto della variante alla SS53 nel tratto Cittadella-Carmignano (G. 23.12.98). • L'Anas ha concesso il nulla-osta alla realizzazione della variante alla SS53 *Postumia*, necessario ad inserire il tratto Fontaniva-Carmignano nel progetto originario (M. 14.01.99). • Sono iniziati i lavori per la realizzazione del sottopasso in via V. Veneto, a est del

centro storico, e di quello che a ovest sfrutta il varco del primo pilone del ponte ferroviario sul fiume Brenta (G. 09.01.99).

Piombino Dese Grande partecipazione di pubblico al convegno organizzato al fine di discutere il tracciato, approvato dal consiglio comunale, della circonvallazione prevista a nord del paese nell'ambito della metropolitana di superficie (G. 04-08.01.99).

S. Martino di Lupari Il consiglio comunale ha approvato il sottopasso che consentirà l'eliminazione del passaggio a livello sulla linea ferroviaria Vicenza-Treviso, all'altezza della località Casoni (G. 02.01.99). Critiche al progetto preliminare, messo a punto dall'amministrazione, per la piazza della frazione di Campretto. È stata promossa un'assemblea per discutere una soluzione alternativa (M. 03.01.99).

Vigonza La Società Autostrade Padova-Venezia ha stanziato un miliardo per l'installazione delle barriere antirumore entro la prossima primavera (M. 02.01.99).

RESTAURO-RISTRUTTURAZIONE

Cittadella È terminato l'intervento di pulizia della facciata del Duomo (G. 17.12.98). • Sono stati appaltati i lavori di consolidamento del tratto di cinta muraria pericolante che dovranno essere completati entro nove mesi (G. 08.01.99). L'amministrazione ha ottenuto un ulteriore miliardo per proseguire i lavori di restauro della cinta muraria e duecento milioni per il ripristino della torre di Villa Rina (M. 14.01.99). • Il progetto presentato dal Comune alla seconda edizione del concorso nazionale «Cento Città» è stato selezionato per la seconda fase, assieme a quelli dei comuni di Bassano del Grappa, Gallipoli, Ostuni e S. Maria Capua Vetere (G. 10.01.99).

Santa Giustina in Colle L'Oratorio di S. Francesco, situato lungo la SP39, verrà spostato dal ciglio stradale e in seguito restaurato. Lo spostamento sarà di due metri, verso nord, con demolizione della sacrestia (M. 31.12.98).

VARIE

Camposampiero-Cittadella Il mercato delle abitazioni è in ripresa (G. 08.01.99).

Curtarolo I problemi riguardanti il cimitero di S. Maria di Non dovrebbero risolversi entro primavera, con la realizzazione di 112 loculi singoli e di alcune cappelline (G. 07.01.99).

Piazzola sul Brenta L'amministrazione comunale ha approvato il progetto esecutivo, per il cimitero del capoluogo, che in due stralci prevede la realizzazione di 135 nuovi loculi, la sistemazione della chiesetta, dell'ossario, e dei servizi cimiteriali. Sono stati appaltati i lavori di costruzione di 75 loculi e 15 ossari nella frazione di Tremignon. A Vaccarino è previsto l'ampliamento del cimitero e la costruzione di 50 loculi mentre manca ancora l'approvazione del progetto definitivo di costruzione di nuovi loculi nella frazione di Presina (M. 03.01.99).

G = Gazzettino di Padova

M = Mattino di Padova

S = Il Sole 24 Ore

POLIS

IDEE E CULTURA NELLE CITTÀ

PADOVA



... Chi vorrà scorrere questo numero di *Polis*, potrà percepire la forza, la vitalità e la creatività di Padova. Ma questa «ricchezza», quest'energia non riesce completamente a esprimere e a generare nuove «costruzioni». Ne parla, in *Una nuova civiltà del costruire*, l'architetto Guglielmo Monti (Soprintendente dei BB.AA.AA. del Veneto Nord Orientale) che evidenzia l'assenza, o meglio, l'inespressa capacità a «costruire» luoghi di qualità architettonica dove si possa vedere l'intuizione del lavoro dell'artista ...

Polis

Idee e cultura nelle città

PADOVA

Koiné, Milano 1998

Lit. 15.000

Manutenzione delle costruzioni

PROGETTO E GESTIONE

A cura di
Vittorio Manfron Enzo Siviero

Presentazione di Nicola Sinopoli



MANUTENZIONE DELLE COSTRUZIONI

Progetto e Gestione

A cura di

Vittorio Manfron, Enzo Siviero

Presentazione di Nicola Sinopoli

Utet, Torino 1998, pp. 397

- La manutenzione delle costruzioni, Vittorio Manfron
- Durabilità e degrado del prodotto edilizio. Patologie e dissesti degli elementi tecnici in edilizia: la manutenzione, Giovanni Maucelli
- Durabilità e degrado del prodotto edilizio, Riccardo Cianchetti
- L'obsolescenza funzionale e normativa, Valeria Tatano
- I metodi della manutenzione edilizia nazionali e comunitari
La tipologia dei piani di manutenzione, Pietro Zennaro
- La struttura normativa nazionale e comunitaria sulla manutenzione
Roberta Cantoni, Viviana Martini
- Il progetto edilizio e il piano di manutenzione. Il progetto per la manutenibilità
Pietro Zennaro
- Durabilità e manutenzione, Enzo Siviero
- Le murature, Lucio Bonafede
- Manutenzione del legno, Lucio Bonafede
- Il calcestruzzo, Roberta Cantoni, Viviana Martini
- L'acciaio, Chiara Romaro
- Schedatura di patologie e modalità di intervento, Lucio Bonafede, Roberta Cantoni, Viviana Martini, Chiara Romaro
- I piani di manutenzione edilizia, Edoardo Miotti

INCONTRO DI AGGIORNAMENTO TECNICO IN COLLABORAZIONE CON IL COLLEGIO DEGLI INGEGNERI DI PADOVA

CARATTERISTICHE TECNICO-APPLICATIVE DELLA NUOVA GENERAZIONE DI TUBI IN PVC A TRE STRATI

VENERDI 26 FEBBRAIO 1999, ORE 17.00

HOTEL SHERATON, PADOVA, Corso Argentina 5 (casello autostradale di Padova Est)

TECNICI, PROGETTISTI E IMPRESE DEL SETTORE SEMPRE PIU IMPEGNATI NELL'APPRENDERE E DIFFONDERE LA CONOSCENZA DI MATERIALI ECOCOMPATIBILI E DI TECNOLOGIE INNOVATIVE CON IL PATROCINIO DEL COLLEGIO DEI GEOMETRI, DEL COLLEGIO DEI COSTRUTTORI, DELL'ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI PADOVA

Un incontro tecnico per contribuire alla sempre maggiore informazione tecnica e formazione qualitativa di progettisti, tecnici e impiantisti che operano sia nell'edilizia privata che nelle opere pubbliche. La Stabilplastica Spa di Lonate Pozzolo (Varese), industria che da quasi 50 anni è leader nel settore delle materie plastiche anche attraverso altre aziende partecipate, presenta l'ultimo nato della sua produzione: il tubo di fognatura in pvc estruso ed espanso Stabil E.CO. A fianco della produzione standard di tubi di scarico per acque calde e fredde, ventilazione, drenaggio, cavidotti (sia corrugati che rigidi) la società presenta il tubo Stabil E.CO. come un tubo strutturato in pvc per canalizzazioni e fognature, e soprattutto come evoluzione tecnologica del sistema tradizionale di estrusione pvc. Il prodotto è stato progettato e realizzato da Stabilplastic Spa per soddisfare le richieste più esigenti dell'Utente e in particolare: resistenza nel tempo (50 anni), maggiore leggerezza rispetto ai tubi compatti tradizionali in pvc (la gamma dei tubi Stabil consente un forte risparmio in peso), rigidità adeguata per l'interramento anche sotto traffico pesante (<3% la permanenza della deformazione allo schiacciamento).

Risparmio di tempo e attrezzature di posa, rispetto dell'ambiente, sicurezza nel tempo e garanzia di durata.

PER INFORMAZIONI: ARCH. GIORGIA ROVIARO, TEL. 049 656706 • SEGRETERIA DEL COLLEGIO DEGLI INGEGNERI, TEL. 049 8756160.

LA TERZA DIMENSIONE



STABILPLASTIC SPA

**AZIENDA LEADER
NEL SETTORE DEI TUBI IN PVC
PRESENTA**

stabile.CO.[®]

PVC STRUCTURED WALL PIPE

il tubo tecnologicamente più avanzato
una vera garanzia
per i sistemi di canalizzazione

STABILPLASTIC SPA
LAVORAZIONE MATERIE PLASTICHE
Strada statale 341, n° 24 - 21015 Lonate Pozzolo (Va)
tel. 0331.301.733 - fax 0331.301.516
Internet www.buildingit.com/stabilplastic

Si garantisce la massima riservatezza
dei dati comunicati in conformità
alle disposizioni della Legge 675/96



Se desiderate conoscere meglio il tubo **Stabile.CO.[®]**
inviare per Fax o in busta chiusa questo coupon a:
STABILPLASTIC spa DIVISIONE "Stabile.CO.[®]"
Nome
Azienda
Professione
Via Città
Tel. Fax
Floppy  **GA**

GEOMETRI: CATEGORIA IN ESTINZIONE?

Non è possibile che il talento e la professionalità di un giovane debbano sottostare ai vincoli di un ordine professionale che non lo accoglie soltanto perché quel ragazzo non ha avuto la fortuna di nascere nella famiglia giusta.

Dal discorso programmatico
del Presidente del Consiglio
M. D'Alema

Questo è forse l'ultimo, oltre che probabilmente il più importante, segnale di pericolo sulla propria esistenza che le categorie professionali si trovano ad affrontare schiacciate dal potere politico e da quello delle forti lobby industriali e delle società d'ingegneria.

Che gli ordini siano a un punto di non ritorno rispetto al proprio ruolo e alla propria rifondazione in termini di funzione sociale lo ha ben ribadito anche l'ultimo Congresso nazionale degli Ingegneri tenutosi proprio a Padova; che siano però giunti al limite della cancellazione come istituzione, questo non è accettabile!

Obiettivi scelti dal Consiglio del Collegio dei Geometri di Padova

Ringraziamo Galileo per questa «finestra» che evidentemente coglie il senso più profondo della mutazione alla quale, come Ordini, siamo chiamati e cioè quello di consorzare le nostre forze per poter far valere le istanze comuni, mettendo da parte vecchi attriti e piccole rivalità tra tecnici (geometri, ingegneri e architetti) che nei fatti percorrono le stesse strade.

Questo è anche il «programma» che in questo primo semestre di reggenza il nuovo Consiglio dei Geometri ha tentato di attuare secondo due obiettivi prioritari: riqualificazione della categoria e integrazione con le categorie «sorelle».

I mezzi per raggiungere questi obiettivi sono diversi. La riqualificazione della categoria percorre due strade parallele, una per così dire interna alla stessa attraverso la promozione di iniziative finalizzate alla crescita culturale e tecnica degli iscritti (conferenze, incontri, aggiornamenti, servizi ecc.) ed una volta a una maggiore «visibilità» nella società attraverso la riacquisizione di un'«autorevolezza» ormai in parte perduta. L'obiettivo dell'integrazione con le altre categorie è perseguito attraverso una serie di iniziative comuni che, essendo tali, in questa sede verranno solo accennate.

Riqualificazione degli iscritti

Le iniziative culturali proposte sino ad ora, dall'insediamento del nuovo Consiglio in luglio, sono state le seguenti:

- **Convegni organizzati:** sul catasto (ruralità, DOC.FA.), sui materiali isolanti, sui finanziamenti nel settore agricolo (Del.Reg. 2876/98), sul rilievo satellitare (GPS);
- **Convegni patrocinati o presenziati:** la Carta del solaio Assosolai, Energia e Ambiente, Casa su misura, Bioarchitettura, Nord-Est oltre il 2000 quali strade per l'Europa, Manutenzione strade (c/o Provincia di Padova), Agevolazioni fiscali per la casa, Processo di integrazione dei paesi dell'Est;
- **Corsi:** completamento Corso per periti estimatori calamità naturali, Corso sull'Eurocodice 2 e il cemento armato, Sicurezza 494/96, Arbitrato (c/o C-CIAA);
- **Visite culturali:** centrale idroelettrica in Svizzera, impianti di sollevamento del Consorzio Bacchiglione-Brenta, torneo di calcio.

Una parte importante, e che ci si augura di potenziare nei prossimi mesi, riguarda i cosiddetti «servizi», allo scopo di qualificare la professionalità degli iscritti ma anche di agevolare gli stessi nell'esercizio della propria professione. Il servizio che impegna maggiormente il Collegio, e che è già in funzione da qualche anno, è la possibilità di eseguire visure catastali tramite un collegamento che il Collegio ha con il Ministero delle Finanze (da quest'anno attraverso la tecnologia Internet) inoltrando le richieste a mezzo fax.

È allo studio la riorganizzazione della biblioteca, attualmente male utilizzata per la mancanza di un'indicizzazione sistematica; vi è la collezione completa delle Gazzette Ufficiali e del Bollettino Ufficiale della Regione Veneto; si sta inoltre verificando la possibilità di includere anche la legislazione sulla sicurezza e le norme UNI; è disponibile una rassegna stampa sui due quotidiani economici (*Italia Oggi* e *Il Sole 24 ore*) che riguarda argomenti di stretto interesse dei tecnici a partire dal dicembre 1996 e che si spera di implementare su Internet; si sta completando la raccolta di tutti gli orari di ricevimento degli Uffici Tecnici dei Comuni della Provincia con la composizione delle Commissioni Edilizie; vi è una raccolta e divulgazione sistematica dei bandi per l'affidamento delle progettazioni.

Autorevolezza nella società

Le iniziative volte a ottenere una maggiore visibilità e «autorevolezza» nella società puntano particolarmente verso quei soggetti con i quali vi sono stretti rapporti di contiguità e di convergenza di interessi come i comuni e gli enti pubblici, ma anche i «privati».

L'esempio forse più evidente, iniziativa peraltro già avviata dal precedente Consiglio, è la collaborazione con alcuni Enti pubblici, soprattutto con Uffici tecnici comunali e Catasto, nell'organizzazione degli uffici e nella formazione dei futuri tecnici (siano essi professionisti o dipendenti comunali) attraverso degli *stage* della durata di sei mesi che alcuni praticanti effettuano presso le stesse amministrazioni.

Alcune iniziative sulla stampa cittadina hanno consentito di entrare nel dibattito pubblico specificando ruolo e funzione del geometra nella società, sempre con uno spirito teso a rinsaldare le comuni esigenze delle categorie evitando le inutili polemiche di campanile.

Sempre con riferimento alla stampa nella circolare della categoria, *Geometra. Informazioni tecniche*, soprattutto nel foglio provinciale, si è iniziata una lenta evoluzione che da mero strumento di comunicazione di informazioni sta progressivamente aumentando lo spazio dedicato al dibattito sia sulla categoria, in particolare con la rubrica *Collegio 2000*, che sulla città con la rubrica *Dibattito*. A breve si aprirà una rubrica dedicata alla *Qualità della Professione e della Prestazione*.

È in preparazione una più fitta collaborazione con la stampa citta-

dina per garantire una maggiore presenza della categoria negli avvenimenti della città.

Vi sarà un maggiore controllo sulle nomine delle Commissioni Edilizie già iniziato con una *querelle* con il Comune di Padova l'estate scorsa.

Iniziative comuni con le categorie «sorelle»

Già da qualche tempo, nella provincia di Padova, le tre categorie di tecnici hanno consolidato una consuetudine di rapporti. È intenzione del Collegio dei Geometri continuare e contribuire a rafforzare questa collaborazione che sta già maturando un primo importante frutto nella costituzione di un gruppo di lavoro comune sulla normativa urbanistica: i prossimi mesi chiariranno l'importanza e l'innovazione culturale-metodologica di questa iniziativa. Senza voler citare tanti altri esempi che i lettori probabilmente già conoscono, ricordiamo solamente il notevole sforzo comune sulla 494/96 che ha visto i geometri oltre che protagonisti anche chiamati *in primis* a sacrificare una porzione del proprio «orticello» a favore di quello comune: una tariffa unitaria per le tre categorie che non discrimina tra tecnici laureati e tecnici diplomati ma che potrebbe anche penalizzare questi ultimi. Ciò nonostante la profonda convinzione della necessità di un lavoro comune ha prevalso nella certezza che il futuro ripagherà ampiamente questi sacrifici resi a miglior causa dalla nostra categoria. •



CIME ELECTRO SERVICE S.p.A.



SEDE: Via L. Massignan, 10 - VICENZA
Telefono 0444/220100 - Fax 0444/571434



FILIALE DI ROMANO D'EZZELINO (VI) - Via del Commercio, 2/A
Tel. 0424/513088 - 513097 - Fax 0424/513001



FILIALE DI TORRI DI QUARTESOLO - Via della Croce, 21
Tel. 0444/583300/4 - Fax 0444/380781



FILIALE DI SANTORSO - Via delle Prese
Tel. 0445/641820/21 - 540088 - Fax 0445/641892

FORNITURE ELETTOINDUSTRIALI E CIVILI

LA NOSTRA ESPERIENZA E UNA MODERNA
ORGANIZZAZIONE AL NOSTRO SERVIZIO

Ci siamo fatti
in quattro...
per servirvi meglio!

UN AMPIO PROGRAMMA DI ELETTRONICA A VOSTRA DISPOSIZIONE CON LA CONSULENZA DEI NOSTRI TECNICI
MATERIALI ELETTRICI PER QUALSIASI ESIGENZA ■ ESPOSIZIONE DI ILLUMINOTECNICA

COMMERCIO INGROSSO MATERIALI ELETTRICI ■ FORNITURE ELETTOINDUSTRIALI E CIVILI
COMPONENTI ELETTRONICI E ILLUMINOTECNICA

BIEFFECAR srl

CONCESSIONARIA



FIAT la formula vincente per acquistare l'auto: piccolo anticipo, comode rate mensili e ... la possibilità di restituirla al concessionario acquistandone un'altra nuova.



Fiat Punto

FIAT alle aziende pubbliche o private offre la possibilità di creare delle convenzioni che meglio rispondano alle loro esigenze.

BIEFFECAR srl

La Concessionaria FIAT di Padova
Via Venezia 17, tel. 049 8077200

Filiali

Tencarola via Montegrappa 14

Camposampiero via Bonora 52

Citycar-Limena via del Santo 93

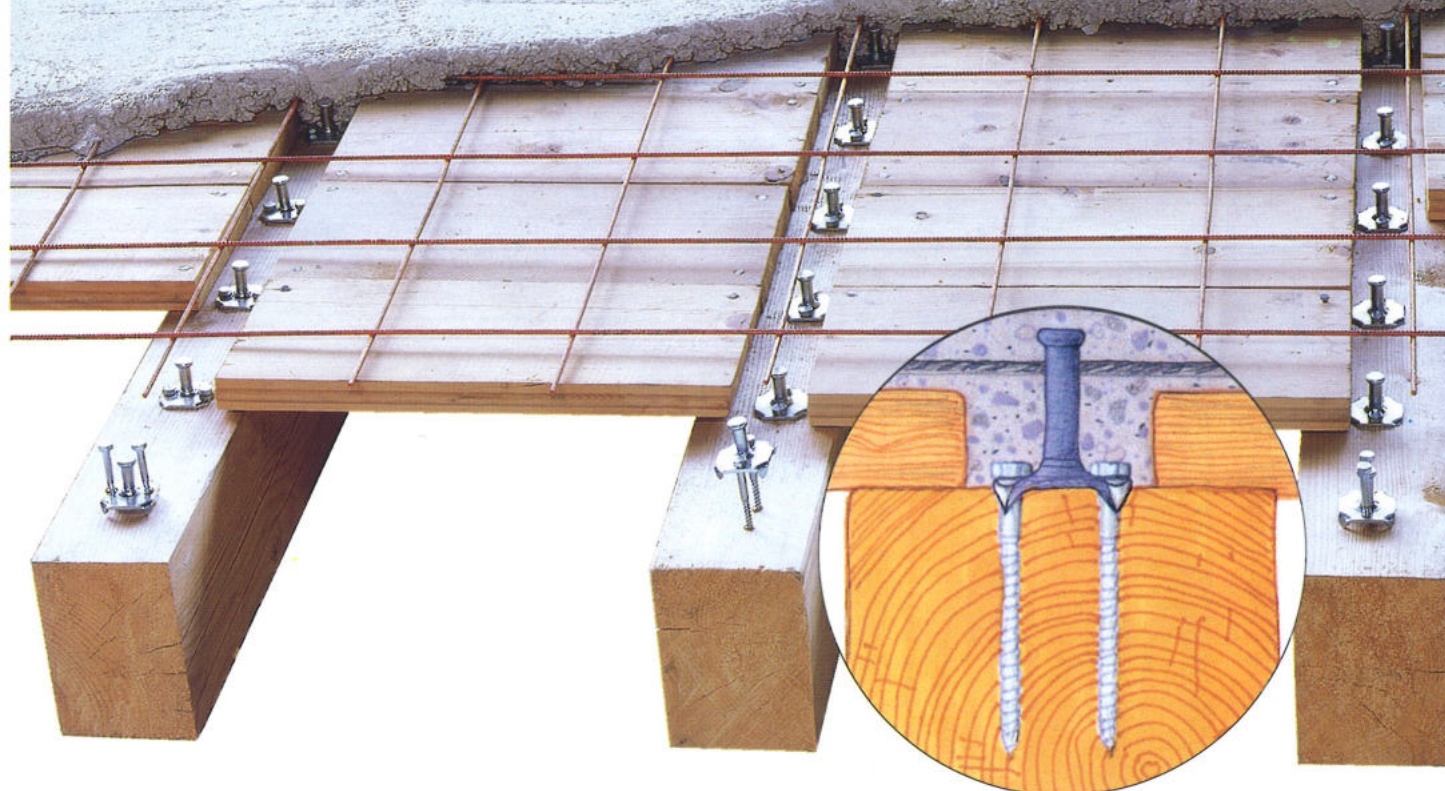
- tel. 049 637700
- tel. 049 5794300
- tel. 049 769955



FIAT Multipla

Per informazioni: Stefano Di Lallo, Bieffecar Padova, tel. **049 8077200 • 0368 286581**

Le ragioni di una scelta



IL CONNETTORE A PIOLO E RAMPONI per strutture miste legno-calcestruzzo



aumenta la resistenza e rigidezza del solaio in legno



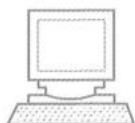
è testato a norme europee UNI (Eurocodice 5)



è utilizzato su strutture lignee vecchie o nuove



è di facile posa



aiuta il progettista: il calcolo del dimensionamento dei solai
è eseguito da un dischetto fornito gratuitamente



a conti fatti conviene!

TECNARIA[®] SpA

AS/MARRI® è qualità. Sempre!



Carte speciali per clienti speciali

PLOTTER

STAMPANTI

DIAZO

DISEGNO

AS/MARRI SpA 20090 CUSAGO (MI) - Tel. (02) 90390727 - Fax (02) 90390705

SONO INTERESSATO A RICEVERE GRATUITAMENTE IL CATALOGO INK-JET
E GLI INDIRIZZI DEI RIVENDITORI DELLA MIA ZONA

Cognome _____ Nome _____
Indirizzo _____
Città _____ Tel. _____ Fax _____
Prov. _____